120

Nr 9 (119)



KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy — Warszawa, 1 — 15 maja — 1954 r.

NIECH ŻYJE 1 MAJA — DZIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ SOLIDARNOŚCI MAS PRACUJĄCYCH, DZIEŃ BRATERSTWA WSZYSTKICH LUDÓW WALCZĄCYCH O POKÓJ, NIEPODLEGŁOŚĆ, DEMOKRACJĘ I SOCJALIZM!

1 MAJA ŚWIĘTO KLASY ROBOTNICZEJ





— ŚWIĘTO MAS PRACUJĄCYCH

Radosnie wita naród polski 1-Majowe Święto klasy robotniczej. Radośnie i uroczyście witają je robotnicy polscy, nad którymi nie ciąży już wyzysk fabrykanta, chłopi wyzwoleni spod władzy obszarnika, inteligenci, którym znikło sprzed oczu widmo bezrobocia i przymusu wysługiwania się burżuazji.

Radośnie witamy dzień 1-go Maja my, żołnierze ludowego Wojska Polskiego, stojący na straży władzy robotników i chłopów, na straży bezpieczeństwa naszej ludowej Ojczyzny, na straży najdroższej wszystkim ludziom całego świata — sprawy pokoju.

Na cześć majowego święta — święta ludzi pracy, święta braterstwa wszystkich walczących o lepszą przyszłość człowieka, płyną z naszych fabryk, hut i kopalń tysiące dodatkowych metrów tkanin tony stali i węgla. Szybciej wznoszą się nowe domy mieszkalne, szkoły i żłobki. Wydajniej pracują chłopi zrzeszeni w spółdzielniach produkcyjnych i gospodarujący indywidualnie. Z jeszcze większym zapałem podnoszą swe wiadomości wojskowe i polityczne, podnoszą świadomą dyscyplinę żołnierze ludowego Wojska Polskiego. Wojskowi kierowcy i specjaliści oszczędzają cenne surowce i powierzony im sprzęt, udoskonalają nowymi racjonalizatorskimi pomysłami swą pracę.

Tysiącami zobowiązań. Czynem 1-Majowym naród nasz dokumentuje jak droga, jak bardzo bliska jest mu linia naszej partii — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Dumni jesteśmy dziś ze wspaniałych osiągnięć narodu polskiego, z potęgi naszej Ojczyzny z jej nieustannie rosnącego rozkwitu gospodarczego i kulturalnego. Dumni jesteśmy z naszego wspaniałego wojska ludowego, silnego jak nigdy w historii Polski. Dumni jesteśmy z głębokiej jedności naszego narodu skupionego w Narodowym Froncie walki o Plan 6-cioletni i pokój, której podstawą jest sojusz robotniczo-chłopski.

Święto 1-Majowe w 10-tym roku istnienia Polski Ludowej jest przeglądem sił naszego narodu, jest przeglądem sił tysięcy ludzi pracy gotowych do walki o dalsze trudne i wspaniałe cele — o dobrobyt i socjalizm. Z ufnością i głęboką wiarą w zwycięstwo myśli o nich każdy Polak. Przecież wiedzie nas ku nim Polska Zjednoczona Partia Robotnicza — czołowa siła naszego narodu. Pod jej kierownictwem obaliliśmy władzę wyzyskiwaczy i podnieśliśmy kraj z ruin wojennych, zmieniliśmy Polskę z biednej i zacofanej na silne państwo przemysłowo-rolnicze, państwo robotników i chłopów.

Realizując cele wytknięte przez Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą, pod jej kierownictwem stoczymy obecnie zwycięską bitwę o dobrobyt, o przekształcenie oblicza naszej wsi i podniesienie produkcji rolniczej o zbudowanie socjalizmu.

Gotowi do nowej, wielkiej i jeszcze wydajniejszej pracy zdajemy sobie sprawę w dniu 1-go Maja, dniu solidarności wszystkich walczących z nędzą i wyzyskiem, z niewolą i wojną, że nasz trud i praca są nie tylko dla dobra narodu polskiego, lecz również dla dobra wszystkich prostych ludzi na świecie, dla zachowania największego skarbu ludzkości — pokoju.

Naszą pracą umacniamy siłę potężnego obozu pokoju i socjalizmu, któremu przewodzi potężny Związek Radziecki, w którego potędze i i walce przeciwko ludobójczym planom imperializmu widzą przykład i nadzieję na szczęśliwe życie wszystkie narody.

W naszej pracy i walce dodawała i dodawać będzie nam siły głęboka świadomość braterskiej współpracy i przyjaźni, wspaniałego wzoru i przykładu Wielkiego Związku Radzieckiego.

Nasza niepodległość i wyzwolenie spod władzy wyzyskiwaczy, nasze sukcesy w odbudowie, nasz nieustanny i szybki rozwój nierozerwalnie związane są ze Związkiem Radzieckim i bohaterską partią Lenina — Stalina, której przykład wskazuje naszej partii i całemu narodowi jasną drogę do szczęśliwej przyszłości.

Tegoroczne, 1-Majowe hasła KC PZPR oraz partii komunistycznych i robotniczych na całym świecie, hasła walki przeciw wojnie, systemowi ugrupowań militarnych i baz wojennych odbudowie neohitlerowskiego wehrmachtu ukrytego pod nazwą „Armii Europejskiej", o zakończenie „brudnej wojny" w Wietnamie, hasła walki o zbiorowe bezpieczeństwo, redukcję zbrojeń i zakaz broni masowej zagłady, jednoczą w pochodach 1-majowych wszystkich uczciwych ludzi na całym świecie.

Pod hasłami wysuniętymi przez KC PZPR manifestować będzie również i naród polski w imię rozkwitu Ojczyzny i obrony pokoju. Pod tymi hasłami szkolić się i umacniać żelazną dyscyplinę, podnosić swój poziom polityczny będziemy i my, żołnierze Polskich Sił Zbrojnych. W dniu 1-Majowego święta żołnierze ludowego Wojska Polskiego gorąco manifestować będą swą radość, że przypadł im w udziale zaszczyt obrony pięknego życia naszej Ojczyzny.

















PROLETARIUSZE WSZYSTKICH KRAJÓW — ŁĄCZCIE SIĘ

W JEDNYM BRATNIM SZEREGU

Narody Związku Radzieckiego, masy pracujące krajów demokracji ludowej, cała postępowa ludzkość radośnie obchodzi tegoroczny dzień — 1 Maja.

W dniu tym miliony ludzi pracy we wszystkich krajach manifestują swą zwartość i wolę dalszej ofiarnej walki o pokój, o lepszą przyszłość ludzkości, przeciwko agresywnym siłom obozu imperialistycznego.

Natchnieniem dla mas pracujących całego świata w tej walce jest wielki Związek Radziecki. Ludzie pracy wiedzą bowiem, jak nieustannie wzrasta i krzepnie potęga Związku Radzieckiego. Widzą też, że na niezmierzonych przestrzeniach Kraju Rad prowadzi się niespotykane pod względem rozmachu budownictwo pokojowe, a zespoleni niezłomną stalinowską przyjaźnią ludzie radzieccy budują gigantyczne elektrownie wodne, kanały i systemy irygacyjne, wspaniałe pałace i szkoły, szpitale i teatry, sadzą lasy i zakładają sady.

Razem z narodami Związku Radzieckiego ogromnymi sukcesami w budownictwie nowego życia witają tegoroczne święto pierwszomajowe masy pracujące krajów demokracji ludowej.

Klasa robotnicza i cały lud pracujący Chin, Polski, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii, Albanii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Mongolskiej Republiki Ludowej pod przewodem swych partii komunistycznych i robotniczych, dzięki ogromnej bezinteresownej pomocy ze strony Związku Radzieckiego osiągnęły niesłychany rozwój przemysłu, rolnictwa i kultury, umocniły gospodarkę swych państw.

Nie ma już dziś na świecie sił, które by mogły zatrzymać ich marsz naprzód. Ogromne zaś sukcesy budownictwa w krajach obozu socjalistycznego zaszczepiają w sercach prostych ludzi całego świata nadzieję lepszej przyszłości, zagrzewają ich do jeszcze bardziej zdecydowanej walki o zachowanie i utrwalenie pokoju na całym świecie.

W LUDOWYCH CHINACH

Z wielkim entuzjazmem zabrała się do pracy chińska klasa robotnicza. Ogromnie zwiększyła się aktywność gospodarcza i polityczna przeszło 400 milionów chłopów, objętych reformą rolną.

W kraju nękanym od wieków wylewami rzek, stworzono olbrzymią sieć kanałów, zbiorników wodnych i zapór, które, likwidując groźbę powodzi, służą do produkcji energii elektrycznej i zraszania ziemi.

Chiny z kraju na wpół kolonialnego o przegniłej dyktaturze kuomintangowskiej przekształciły się w niepodległy kraj demokracji ludowej, stały się wielkim mocarstwem świata odgrywającym dziś wybitną rolę na arenie międzynarodowej.



Budowniczowie Chin Ludowych oglądają plany zabudowy nowego osiedla mieszkaniowego.

Historyczne to zwycięstwo i szybki rozwój Chin Ludowych, które dokonało się i dokonuje przy pomocy Związku Radzieckiego, zadało całemu światowemu systemowi imperialistycznemu jeden z najsilniejszych ciosów po zwycięstwie Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej w ZSRR.

Dlatego zwycięstwo narodu chińskiego i jego sukcesy nie mogą nie wzbudzać wściekłości reakcji międzynarodowej, zwłaszcza amerykańskiej, która postawiła sobie za cel zniszczenie budownictwa nowych Chin.

Ale zamierzania amerykańskich imperialistów zniszczenia gospodarki Chin przez zorganizowanie politycznej i ekonomicznej, blokady na nic się nie zdały. Dzięki bowiem doniosłej pomocy Związku Radzieckiego, dzięki współpracy gospodarczej z krajami demokracji ludowej, Chińska Republika Ludowa stała się potężną siłą obozu pokoju, niezłomną ostoją narodowego i społecznego ruchu wyzwoleńczego w Azji.

TAM GDZIE TAŃCZĄ CZARDASZA

Po wyzwoleniu naród węgierski przystąpił do odbudowy zniszczonej przez hitlerowców gospodarki narodowej. Pod kierownictwem Węgierskiej Partii Pracujących zrealizował swój plan trzyletni i przystąpił do wykonania pierwszego planu pięcioletniego (1950—1955).

W tym czasie silnie rozwinął się na Węgrzech przemysł maszynowy, samochodowy i hutnictwo; produkowane są parowozy, autobusy, traktory, maszyny elektryczne.

W ciągu ostatnich czterech lat zbudowano setki fabryk i stworzono nowe ga-



Nowoczesne autobusy „Ikarus" wyprodukowane w Budapeszcie przez robotników Węgierskiej Republiki Ludowej.

łęzie przemysłu. O olbrzymich rozmiarach budownictwa niech świadczy fakt, że produkcja stali z 800 tysięcy ton w roku 1949 wzrosła w trzecim roku pięciolatki do półtora miliona ton. Wydobycie węgla zaplanowane na rok 1954 w wysokości 18 milionów ton zostało również znacznie przekroczone już pod koniec 1952 r. Z roku na rok wzrasta stopa życiowa węgierskich mas pracujących. Z każdym kwartałem sprzedaje się ludności więcej cukru, mięsa, mebli i wiele innych towarów.

Duże sukcesy osiągnęła Węgierska Republika Ludowa również w dziedzinie kultury. Nakład wydanych książek w 1953 r. wynosił 14,2 miliony egzemplarzy. Na wyższych uczelniach kształciło się w 1953 r. trzy razy więcej młodzieży niż za czasów reżimu Horthyego, a Węgry w tej dziedzinie znacznie prześcignęły wysoko rozwinięte kraje kapitalistyczne — Anglię, Francję, Holandię.

Pierwsza BRYGADA SZTURMOWA

Związkowi Radzieckiemu, bohaterskiej partii Lenina — Stalina historia powierzyła wielką i zaszczytną misję — zapewnienia zbudowania społeczeństwa komunistycznego w swym kraju i utorowanie drogi do komunizmu całej ludzkości.

XIX Zjazd Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, na którym podsumowane zostały zwycięstwa odniesione przez naród radziecki na drodze do tego promiennego celu, wykazał, że KPZR z powodzeniem wywiązała się z tej misji.

Wykazał, że naród radziecki, pierwszy w dziejach ludzkości, zniósł ucisk kapitalizmu, stworzył państwo dyktatury proletariatu, zbudował w swoim kraju społeczeństwo socjalistyczne, a obecnie z powodzeniem buduje komunizm.

Komu zawdzięcza naród radziecki wszystkie te osiągnięcia?

Wszystkie swe sukcesy, niegasnącą sławę zwycięstw w walce o komunizm naród radziecki zawdzięcza swej umiłowanej Partii Komunistycznej, stworzonej i wypiastowanej przez Lenina i Stalina.

Dzięki jej mądremu kierownictwu stało się możliwe zwycięstwo Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej i utworzenie pierwszego na świecie państwa socjalistycznego.

Ona była tą przewodnią i kierowniczą siłą, która pokonując opór wrogów wewnętrznych w niezwykle krótkim czasie zapewniła przekształcenie Kraju Rad w przodujące, potężne państwo przemysłowo-kołchozowe.

Partia komunistyczna i towarzysz Stalin doprowadzili narody Związku Radzieckiego do historycznego, o światowym znaczeniu zwycięstwa w Wielkiej Wojnie Narodowej i uratowali całą ludzkość od straszliwej groźby niewoli faszystowskiej.

W latach powojennych partia Lenina — Stalina zmobilizowała i zorganizowała ludzi radzieckich do twórczej pracy, skupiła całą ich energię i inicjatywę twórczą na jak najszybszym zlikwidowaniu następstw wojny, na realizacji olbrzymich planów dalszego rozwoju gospodarki narodowej i kultury, na szerokie rozwinięcie budownictwa komunistycznego.

Program budownictwa komunizmu w ZSRR przedstawiony został przez towarzysza Stalina w jego historycznym przemówieniu, wygłoszonym na zebraniu wyborców w Moskwie dnia 9 lutego 1946 roku.

W oparciu o wzmożoną aktywność i twórczą inicjatywę mas, zdecydowanie popierając wszystko co nowe, przodujące i postępowe, partia komunistyczna zorganizowała i stanęła na czele ogólnonarodowego współzawodnictwa socjalistycznego o realizację gigantycznych planów, nakreślonych przez Komitet Centralny przez towarzysza Stalina. Ponieważ w latach Wojny Narodowej nagromadziła kolosalne doświadczenia w dziedzinie pracy organizatorskiej, całe bogactwo tego doświadczenia szeroko wykorzystuje obecnie w walce o zwycięstwo komunizmu, z niewzruszoną pewnością wiodąc Kraj Rad od zwycięstwa do zwycięstwa.

W awangardzie wielonarodowego ludu radzieckiego, wysoko niosąc sztandar proletariackiego internacjonalizmu kroczy stale jednolita, zwarta armia komunistów Związku Radzieckiego. A bohaterska historia Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, jej doświadczenie w budownictwie komunizmu, jej walka o pokój i przyjaźń między narodami są źródłem natchnienia dla światowego ruchu rewolucyjnego i robotniczego, dla wszystkich partii komunistycznych i robotniczych. Dlatego masy pracujące krajów demokracji ludowej, zespolone wokół swych partii komunistycznych i robotniczych, jak źrenicy oka strzegą i zacieśniają swą przyjaźń ze Związkiem Radzieckim. Bezgraniczna jest miłość ludzi pracy wszystkich krajów dla Związku Radzieckiego dla jego partii — „Pierwszej Brygady Szturmowej" światowego ruchu rewolucyjnego i robotniczego.



Oczy całego świata zwrócone są w dniu 1 maja na stolicę Związku Radzieckiego Moskwę. Uroczystości na Placu Czerwonym, na którym wolne socjalistyczne społeczeństwo radzieckie manifestuje solidarność z masami pracującymi świata, stają się rok rocznie przeglądem najbardziej postępowych i twórczych sił ludzkości.

NAD ODRĄ I NYSĄ

Wydarzeniem wielkiej wagi historycznej było powstanie 7 października 1949 r. Niemieckiej Republiki Demokratycznej — pierwszego państwa niemieckiego, w którym klasa robotnicza odgrywa decydującą rolę i w sojuszu z pracującym chłopstwem i twórczą inteligencją buduje nowe życie polityczne, gospodarcze i kulturalne.

I tak np. dwuletni plan narodowy na lata 1949 — 1950 został wykonany na pół roku przed terminem. Przy pomocy ZSRR już w roku 1950 NRD osiągnęła przedwojenny poziom produkcji i z powodzeniem realizuje 5-letni plan rozwoju gospodarki na lata 1951 — 1955. Celem jego jest budowa podstaw socjalizmu, a o tempie jego



Potężny samochód specjalny „Tatra" produkowany w Czechosłowackiej Republice Ludowej.

rozwoju może świadczyć fakt, że w roku 1953 przeciętna miesięczna produkcja przemysłowa osiągnęła 165 procent w porównaniu z 1936 r.

Te i wiele innych jeszcze osiągnięć NRD budzą nienawiść do niej wśród agresywnych sił w Niemczech zachodnich, inspirowanych i wspomaganych przez imperialistów amerykańskich. Dlatego w dniu 17 czerwca 1953 r. uczyniły one próbę obalenia rządu NRD w drodze puczu faszystowskiego. Prędko się jednak okazało, że postawa ludzi pracy w NRD zdecydowała o całkowitej klęsce prowokatorów faszystowskich.

Obecnie Niemiecka Republika Demokratyczna rozwija się nadal pomyślnie, ciesząc się poparciem i korzystając z pomocy całego obozu socjalizmu i pokoju, a zwłaszcza ZSRR. Ostatnim przejawem tego było umożenie płatności z tytułu odszkodowań wojennych, gorąca obrona sprawy Niemiec na Konferencji Berlińskiej i uznanie NRD przez ZSRR za państwo suwerenne.

W SŁONECZNEJ ALBANII

Mimo ogromnych zniszczeń dokonanych w Albanii przez faszystów włoskich i niemieckich, naród albański po przeprowadzeniu reform społecznych, zrealizował dwuletni plan gospodarczy (1948—1949), w którym główny nacisk położono na rozwój rolnictwa. Rozpoczęto w Albanii uprawę bawełny, buraków cukrowych i innych kultur.

Głównym zadaniem pierwszego planu pięcioletniego (1949 — 1955) realizowanego obecnie z wielkim powodzeniem jest przyspieszenie tempa budowy ekonomicznej bazy socjalizmu i przekształcenia Albanii w kraj rolniczo-przemysłowy.

W tym celu wybudowano pierwsze w kraju linie kolejowe, przekopano 9 wielkich kanałów o znaczeniu ogólnopaństwowym, Przy wybitnej pomocy ZSRR, pod kierunkiem radzieckich specjalistów powstaje obecnie w Albanii wspaniały kombinat włókienniczy, buduje się kilka fabryk i obiektów przemysłowych.

I tak, gdy w 1939 r. było tam tylko 663 państwowe szkoły początkowe z 57 tysiącami uczniów i ani jednej szkoły wyższej, analfabetyzm dochodził do 85-90 procent. Obecnie sieć szkół początkowych



Wiele nowoczesnych maszyn rolniczych produkcji ZSRR posiadają już rolnicze ośrodki w Ludowej Albanii.

wzrosła przeszło trzykrotnie. Otwarto szkoły siedmioklasowe, średnie oraz szkoły wyższe. Uruchomiono wielką sieć bibliotek rejonowych i wiejskich.

Wydatnej pomocy udziela narodowi albańskiemu ZSRR dostarczając mu urządzeń przemysłowych, maszyn, traktorów. Dzięki tej pomocy, dzięki mądremu kierownictwu Albańskiej Partii Pracy — Albania pomyślnie realizuje swój pięcioletni plan budowy podstaw socjalizmu.

na straży OSIĄGNIĘĆ KLASY ROBOTNICZEJ

Z ODDZIAŁÓW

ZOBOWIĄZANIA SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

Zobowiązania klasy robotniczej podejmowane na cześć Święta 1-Maja odbiły się szerokim echem we wszystkich oddziałach służby samochodowej naszego wojska. Wielu żołnierzy-kierowców i specjalistów podkreślając swą nierozerwalną łączność z masami pracującymi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — podjęło wiele cennych zobowiązań dla uczczenia tego wielkiego święta całego świata pracy. I tak na odprawie roboczej w N-tym oddziale z inicjatywy aktywu oddziału cały skład osobowy, łącznie z pracownikami kontraktowymi, podjął zobowiązanie, aby przekazać do eksploatacji samochód marki „Skoda" przeznaczony do spisania z ewidencji po uprzednim doprowadzeniu go do stanu pełnej używalności i sprawności technicznej.

W wystąpieniu swoim na odprawie szer. MAJCHRZAK Stanisław st. szer. PODAWACZ Teodor i szer. STASIAK Stanisław wypowiedzieli się z całym entuzjazmem za tym projektem oświadczając, że poświęcą wszystkie siły, aby zgodnie wykonać zobowiązanie.

Projekt ten uzyskał pełne poparcie ze strony przełożonych. Ułatwiono żołnierzom zdobycie potrzebnych materiałów i części zamiennych.

Nadwozie samochodu wymagało podstawowych prac blacharskich i tapicerskich. Poza tym wiele części i zespołów należało wymienić i zastąpić dobrymi. Zdecydowano zastosować do samochodu ramę znajdującą się dotychczas jako eksponat na jednej z sal motoryzacyjnych, która po naprawie nadała się całkowicie do dalszej eksploatacji.

Silnik i pozostałe zespoły złożono i uruchomiono na bazie części zregenerowanych.



Przez gruntowne opanowanie wiedzy fachowej zdobywają przyszli oficerowie służby samochodowej wysokie kwalifikacje w swej specjalności. Na zdjęciu: ćwiczenia przy modelu gaźnika samochodowego.

Żołnierze naszego ludowego Wojska Polskiego obchodzą radośnie wraz z całym narodem Święto 1-Maja, święto wszystkich pracujących na całym świecie. Wojsko Polskie wita 1-Maja wytężoną pracą w służbie, dalszym podniesieniem poziomu wyszkolenia bojowego i politycznego, wzmocnieniem dyscypliny, nienagannym wypełnianiem wszystkich wymogów regulaminów wojskowych. Nasi żołnierze, krew z krwi, kość z kości synowie ludu polskiego, wypełniają wzorowo odpowiedzialne obowiązki żołnierzy ludowego wojska. Wiedzą, że nie wolno zawieść im zaufania, jakim darzy ich cały naród. Naród nasz bowiem, budując nową Polskę prawdziwej wolności i dostatku, daje bezustannie porywające dowody braterstwa i niezłomnej woli zwycięstwa w walce o pokój, Plan 6-letni i socjalizm.

Strzegąc pokojowej pracy naszego narodu podnoszą również poziom swego wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego, żołnierze wojsk pancernych i zmechanizowanych oraz służby samochodowej. Nasi żołnierze-kierowcy i specjaliści pamiętają zawsze stalinowskie wskazania, że nowoczesna wojna to wojna motorów. Odbywa się więc w naszych oddziałach uporczywa, codzienna walka o coraz lepsze opanowanie techniki, o coraz lepsze władanie znakomitą, najnowocześniejszą bronią i sprzętem, jaki znajduje się na wyposażeniu wojska. Dlatego na dzień święta klasy robotniczej — 1-Maja żołnierskie meldunki z naszych oddziałów donoszą o całkowitej gotowości bojowej i pełnej sprawności technicznej jednostek ludowego Wojska Polskiego.

Po ustaleniu planu pracy cały skład osobowy oddziału z zapałem i energią przystąpił do realizowania swego zobowiązania. Każdą wolną chwilę żołnierze spędzali przy pracy wykonując swe zobowiązanie, co w sumie dało to 600 roboczo-godzin. Dzięki temu oddział wypełnił podjęte zobowiązanie. Na podkreślenie zasługuje ofiarna praca wszystkich bez wyjątku żołnierzy. Prace blacharskie i tapicerskie wykonali pracownicy kontraktowi oddziału. Lakierowanie samochodu dokonano farbą zaoszczędzoną przy poprzednich pracach.

I Z GARNIZONÓW

Kolektywna i sumienna praca st. sierż. SZWAKOP Wojciecha, szer. MAJCHRZAKA, ob. JAWORSKIEGO i innych dała pożądany rezultat. Samochód marki „Skoda" lśniąc świeżym lakierem został podstawiony do komisyjnego sprawdzenia i przekazany dowództwu do eksploatacji.

W innym oddziale z inicjatywy żołnierzy — kierowców i tamtejszego Zw. Zaw. Prac. Cyw. Adm. Wojskowej — pracownicy kontraktowi podjęli kilka cennych zobowiązań. Na zebraniu roboczym wykonania dodatkowych prac dla uczczenia Święta 1-Maja podjęli się ob.: BEDORF, GRODZKI, CIEŚLIK, PISKO i MASZKOWSKI, ŻÓŁTAŃSKI, SAWICKI i SZCZOCACZ, JASIŃSKI, DZIKOWSKI. Wszystkie te zobowiązania zostały już zrealizowane przy wydatnej pomocy ze strony oficerów MADZIARZA i KORIATA.

Cenne zobowiązanie przyjął również st. sierż. BENSEMAJER z tego samego oddziału, podejmując się przekazać po naprawie szlifierkę do wałów korbowych, której naprawę przeprowadzi poza godzinami służbowymi.

Inny znów oddział na cześć zbliżającego się Święta Pracy 1 Maja — podjął z inicjatywy oficera KLIMASZEWSKIEGO i st. szer. KOWALCZYKA kilka cennych zobowiązań. I tak m. innymi podjęto hasło na swoim odcinku pracy „Ja nie wypuszczę braków". Następnie zobowiązano się naprawić i oddać do użytku wojska jeden samochód marki Zis-5, który został zakwalifikowany do spisania z ewidencji z uwagi na nadmierne zużycie i nieopłacalność naprawy.

Naprawę tych wszystkich samochodów postanowiono wykonać wyłącznie z materjałów zaoszczędzonych i regenerowanych i zakończyć na dzień 1 Maja 1954 r.



Jeszcze lepiej obsługiwać i konserwować sprzęt samochodowy — oto zadanie, jakie stawiają przed sobą nasi żołnierze-kierowcy. Na zdjęciu: konserwacja ogumienia pojazdów w N-tym oddziale.

W sercach NASZYCH ŻOŁNIERZY

Głęboki patriotyzm naszych żołnierzy, ich wierność ludowej Ojczyźnie jest odbiciem tych wszystkich szlachetnych uczuć, jakie ożywiają dziś cały naród polski. Patriotyzm robotnika i chłopa wyraża się w jego wysiłku nad opanowaniem wiedzy wojskowej, w jego pracy nad umocnieniem zdolności bojowej naszego wojska.

Cały naród polski przeradzający się w naród socjalistyczny żywi najgłębsze uczucia miłości i przywiązania do Związku Radzieckiego, który przyniósł wolność naszej Ojczyźnie. Naród polski głęboko przenika uczucie proletariackiego internacjonalizmu i solidarności ze wszystkimi walczącymi o pokój i postęp ludźmi na świecie. Te cenne uczucia przenikają dziś żołnierzy naszego ludowego wojska. Wychowali się przecież oni na najlepszych, postępowych tradycjach naszego narodu. Czerpali wzór z patriotyzmu naszych wielkich przodków Czarneckiego, Kościuszki, Bema, Dąbrowskiego, Świerczewskiego; czerpali natchnienie z bohaterstwa i bezgranicznego oddania socjalistycznej ojczyźnie naszych towarzyszy-żołnierzy Armii Radzieckiej; czerpią wzór ze wspaniałej i twórczej pracy naszego narodu budującego socjalizm.

I i II Armii Wojska Polskiego przypadł w udziale zaszczyt związania się braterstwem broni z bohaterską Armią Radziecką, co miało swój wpływ na sukcesy bojowe i dalszy rozwój naszego wojska. Pomni tych tradycji żołnierze ludowego Wojska Polskiego uważają za swój święty obowiązek dochowanie wierności niezłomnemu sojuszowi z Armią Radziecką. Z czcią głęboką wspominają również dzisiaj nasi żołnierze tych wszystkich bohaterów minionej wojny — ofiarnych synów Polski Ludowej, którzy swe młode życie poświęcili Ojczyźnie. Na sławnych tradycjach wychowują się w szeregach ludowego wojska tysiące młodych żołnierzy na prawdziwych, gorących patriotów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, uczą się żyć, pracować i służyć Ojczyźnie tak, jak żyli i walczyli ich wielcy poprzednicy. Dzięki temu na straży naszych granic na Odrze, Nysie i Bałtyku, na straży pokojowej pracy naszego narodu — stoi dziś, zbratany z bohaterską Armią Radziecką i wszystkimi miłującymi pokój i postęp na świecie — wierny syn Ojczyzny — żołnierz ludowego Wojska Polskiego, którego serce przenika gorący płomień ludowego patriotyzmu i proletariackiego internacjonalizmu.

u progu NOWYCH ZADAŃ

Zakończył się okres zimowego szkolenia, okres żmudnej pracy związanej z teoretycznym opanowaniem wojskowej politycznej i fachowej wiedzy. Zaczyna się okres letniego szkolenia, które odbywa się w warunkach najbardziej zbliżonych do warunków bojowych. Okres letniego szkolenia — jest najbardziej odpowiedzialnym okresem, w którym każdy żołnierz niezależnie od rodzaju wojsk, pogłębia praktycznie wiadomości nabyte zimą.

Warunki polowe, w jakich odbywa się szkolenie na obozach letnich, stwarzają najbardziej dogodne możliwości do wszechstronnego doskonalenia wiedzy żołnierzy, podoficerów i oficerów. W warunkach polowych, szczególnie możliwe jest zgrane działanie wszystkich rodzajów wojsk i służb w celu wykonania postawionego zadania.

Żołnierze i podoficerowie służby samochodowej na równi z żołnierzami i podoficerami całego wojska obowiązani są czas tegorocznych obozów letnich wykorzystać w sposób racjonalny, by osiągnąć dobre i bardzo dobre wyniki.

Drugi Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — kierowniczej siły narodu polskiego — zmobilizował klasę robotniczą, chłopstwo pracujące, inteligencję twórczą i całą młodzież do jeszcze bardziej wytężonej pracy, do szybszego zbudowania socjalizmu. Siła mobilizująca drugiego Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej objęła i nasze ludowe wojsko, jako organiczną część narodu polskiego.

Dlatego też każdy żołnierz i podoficer ludowego WP, jako patriota, dołoży wszelkich starań, aby wzorowo wykonać wszystkie rozkazy Ministra Obrony Narodowej, naszego ukochanego Dowódcy, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

Służba Samochodowa na obozach letnich ma nowe, bardziej skomplikowane zadania niż te, które wykonuje w warunkach garnizonowych. Zadaniem służby samochodowej, a więc zadaniem każdego oficera i podoficera będzie zabezpieczenie szkolenia kierowców swych pododdziałów oraz pogłębienie własnej wiedzy.

Przed wszystkimi kierowcami i podoficerami na obozach letnich stoi zadanie nie tylko gruntownego pogłębiania nabytej wiedzy, lecz także wzorowego utrzymywania pojazdów mechanicznych w stałej gotowości technicznej. Każdy żołnierz — kierowca powinien wychodzić z założenia, że pojazd mechaniczny, który naród powierzył jego pieczy, powinien być traktowany na równi z bronią, musi być zawsze sprawny i czysty i w każdej chwili gotowy do natychmiastowego użycia. Żołnierze - kierowcy powinni zdawać sobie sprawę, że nasze nowoczesne samachody posiadają skomplikowaną konstrukcję. Dlatego utrzymywać je w pełnej gotowości technicznej i umiejętnie obsługiwać może tylko żołnierz odpowiednio wyszkolony, posiadający sporo wiadomości z tej dziedziny.

Właśnie obozy letnie dają możność każdemu żołnierzowi - kierowcy pogłębienia swojej teoretycznej i praktycznej wiedzy, nabycia umiejętności praktycznego zastosowania pojazdów mechanicznych w różnych warunkach terenowych i atmosferycznych, prowadzenia ich w dzień i w nocy, w składzie kolumny i pojedyńczo. Każdy żołnierz - kierowca przekona się osobiście, że od jego pracy, od sprawności jego samochodu w dużej mierze zależy szkolenie tego pododdziału, który obsługuje. Każdy kierowca powinien również poznać taktykę działania swego pododdziału, wiadomości te pomogą mu najlepiej wykonywać postawione przed nim zadania. Dlatego też obowiązany jest systematycznie pogłębiać wiedzę ogólnowojskową.

Kierowca samochodowy w wojsku powinien być nie tylko kierowcą, lecz przede wszystkim wojskowym - kierowcą, dla którego nie może na przykład zaistnieć taka sytuacja, by na jej usprawiedliwienie mógł powiedzieć: „Nie mogłem przejechać, bo była marna droga". Tak może zrobić cywilny kierowca, natomiast kierowca wojskowy musi przejechać wszędzie i wykonać w terminie powierzone mu zadanie.

Wielka Wojna Narodowa wykazała, że nie ma takiego terenu, w którym nie mógłby działać samochód, więc zadaniem kierowców na obozach letnich jest pogłębianie umiejętności prowadzenia pojazdu we wszystkich warunkach terenowych i to tak, aby móc zabezpieczyć działania swego pododdziału w każdej sytuacji.

Szkolenie i wszelkie ćwiczenia na obozach letnich mogą być prowadzone pomyślnie tylko wtedy, jeśli kierowcy i podoficerowie będą sumiennie wykonywać wszystkie postanowienia regulaminów i rozkazy swoich dowódców. Każdy kierowca na obozach letnich powinien nauczyć się tak samo celnie strzelać jak strzelają jego koledzy z piechoty, artylerii czy saperów, powinien być tak samo dobrze wysportowany jak jego koledzy z innych rodzajów wojsk i służb. Wszyscy kierowcy i podoficerowie służby samochodowej powinni wziąć za punkt honoru, że ich wyniki w szkoleniu na obozach letnich będą tylko dobre i bardzo dobre.

Okres letni, to okres, kiedy kierowcy, po większej części będą pracować samodzielnie, w oderwaniu od swych pododdziałów i zmuszeni będą radzić sobie sami. Warunki te wyrabiają w kierowcach samodzielność, szybkość orientacji i powzięcie prawidłowej decyzji dla wykonania zadania. Obozy letnie powinny więc być wykorzystane do pogłębienia wiedzy z dziedziny praktycznego użytkowania pojazdów mechanicznych w różnych rodzajach wojsk i w różnych warunkach terenowych. A więc zadaniem kadr służby samochodowej będzie nie dopuszczenie w żadnym wypadku do przekształcenia warunków szkolenia na obozach w warunki garnizonowe. Szkolenie kadr służby samochodowej należy ściśle uzgadniać i planować ze szkoleniem innych rodzajów wojsk i służb.

Okres szkolenia letniego może być należycie wykorzystany tylko wtedy, kiedy zostanie odpowiednio zorganizowana baza materiałowa, kiedy czas będzie należycie zaplanowany i racjonalnie wykorzystany. Z powyższego wynika, że przed służbą samochodową na obozach letnich stoją poważne zadania, nowe i zupełnie odmienne od tych, jakie były w okresie zimowym. Zadania te są następujące: 1) zabezpieczenie ćwiczeń oddziałów i pododdziałów, 2) prawidłowa organizacja eksploatacji i obsługi pojazdów mechanicznych, 3) zorganizowanie szkolenia i pogłębienia wiedzy ogólnowojskowej, politycznej i fachowej kadr służby samochodowej.

Zadania jakie stoją przed służbą samochodową zostaną wykonane. Każdy bowiem żołnierz i podoficer służby samochodowej — to gorący patriota, który rozumie, że wykonanie rozkazów przełożonych, rozkazów naszego ukochanego Marszałka Konstantego Rokossowskiego jest obowiązkiem wobec narodu i Ojczyzny.

ppłk. B. Barycki

ZABEZPIECZENIE POLITYCZNE SZKOLENIA

Ze wskazań II Zjazdu Partii wynika, że realizacja wszystkich zadań stojących obecnie przed naszym narodem jest nierozłącznie związana ze sprawą dalszego umocnienia obronności Ojczyzny. Nakłada to na aparat partyjno-polityczny obowiązek zabezpieczenia nieustannego doskonalenia gotowości bojowej wojska.

Okres szkolenia letniego stwarza ku temu szerokie możliwości. Pełne wykorzystanie tych możliwości, stworzenie jak najbardziej dogodnych warunków dla doskonalenia umiejętności działania wojsk, wszechstronnego opanowania nowoczesnego sprzętu, nieustannego wzmacniania dyscypliny i porządku regulaminowego — są to obecnie najważniejsze zadania.

Od pierwszych dni pobytu na obozach letnich główną uwagę należy skoncentrować na realizacji programów szkoleniowych. Program szkolenia jest planem wagi państwowej; określa on, w oparciu o doświadczenia, sposoby i metody doskonalenia gotowości bojowej oddziałów. Dlatego największy wysiłek członków partii i ZMP-owców od pierwszych chwil szkolenia winien zmierzać ku temu, by rozkaz Ministra Obrony Narodowej określający zadania na letni okres szkolenia, doszedł do wiadomości i był wzorowo wykonany przez wszystkich żołnierzy służby samochodowej. Trzeba pamiętać, że w oddziałach jest wielu młodych żołnierzy-kierowców, którzy po raz pierwszy odbywać będą służbę w trudnych warunkach życia obozowego. Członkowie partii i ZMP-owcy winni więc wyjaśniać im charakter i specyfikę życia na obozie, zaznajomić ich z odpowiednimi postanowieniami regulaminów, natchnąć zapałem do szkolenia w trudnych warunkach polowych.

W warunkach tych żołnierze-kierowcy i specjaliści winni wykorzystać każdą godzinę szkolenia dla pogłębiania swej wiedzy, by z całym zapałem rozwijać ruch przodownictwa już od pierwszych chwil pobytu na obozie. Z pomocą dowódcy niewątpliwie przyjdą członkowie partii i ZMP-owcy, którzy jako przodownicy będą szeroko rozpowszechniać doświadczenia przodujących żołnierzy — kierowców i specjalistów, stwarzać współzawodnictwo w walce o przodownictwo, poznawać kolegów i pomagać im w uzyskaniu zaszczytnego miana przodownika.

Natchnieniem i myślą przewodnią w wykonaniu tych zadań winny być dla nas uchwały i wskazania II Zjazdu Partii. Sukcesy jakie osiągniemy, będą najlepszym podarunkiem Polsce Ludowej w dziesiątą rocznicę jej powstania.

PIERWSZE DNI na obozach letnich

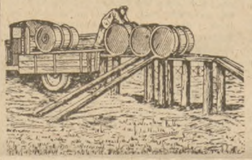


Po przybyciu do rejonuześredkowania oddziału wojskowego na obozie letnim, przed kierowcami na wstępie stanie ważne zadanie — zorganizowanie parku samochodowo - traktorowego. Realizacja tego zadania będzie wymagała dużego nakładu pracy zwłaszcza w oddziałach, które w swoim rejonie nie będą miały żadnych pomieszczeń, a wszystkie elementy parku będą wykonywane sposobem polowym.

Przystępując do organizacji parku należy przede wszystkim ustalić, gdzie się rozmieści poszczególne elementy parku, tzn. punkt kontrolno-techniczny, punkt mycia i parkową stację obsługi, magazyn mps oraz park postoju.

Do urządzenia poszczególnych elementów parku przydziela się odpowiednią ilość kierowców i wyznacza termin, w jakim poszczególne prace mają być wykonane. Konieczne jest, aby w skład grupy przeznaczonej do urządzenia tego czy innego elementu parku wchodzili również kierowcy starszego rocznika obeznani z życiem obozowym i mający w tym kierunku pewne doświadczenie.

Urządzenie punktu kontrolno-technicznego polega na ustawieniu w miejscu wjazdu (wyjazdu) do parku, budki dla dyżurnego punktu kontrolno-technicznego, szlabanu zamykającego przejazd i placu przeznaczonego dla dokonywania kontroli wyjeżdżających i powracających pojazdów mechanicznych. Przejazd przez punkt kontrolno-techniczny i plac dla dokonywania kontroli, powinny być odpowiednio przystosowane, ażeby w razie deszczu nie tworzyło się błoto. Najbardziej odpowiednim materiałem dla pokrycia różnego rodzaju nawierzchni jest tłuczeń z cegły, ponieważ chroni od tworzenia się błota i powstawania kurzu, który niejednokrotnie przysparza kierowcom dużo pracy związanej z konserwacją pojazdów mechanicznych w parku postoju.



Wyładowanie MPS z samochodu

Urządzenie punktu mycia pojazdów mechanicznych jest związane z dopływem wody. O ile istnieją warunki doprowadzenia wody do parku, należy bezwzględnie je wykorzystać i punkt mycia urządzić wtedy na terenie parku. Jeżeli zaś takich warunków nie ma, punkt mycia należy urządzić w pobliżu istnienia wody poza obrębem parku. Teren na którym będzie się odbywało mycie pojazdów mechanicznych, trzeba pokryć dość grubą warstwą tłucznia ceglanego i dobrze go ubić.



Pomost do mycia samochodów

Parkowa stacja obsługi jak wiemy składa się z ruchomych środków naprawczych, czyli z warsztatów typu „A" i „B" oraz polowej stacji ładowania akumulatorów. Za pomocą tych środków wykonuje się wszelkie przeglądy techniczne i naprawy bieżące pojazdów mechanicznych. Dlatego też zorganizowanie parkowej stacji obsługi będzie polegało na rozwinięciu tych środków naprawczych i ustawieniu ich w ten sposób, ażeby uzyskać najbardziej sprawny i właściwy proces obsługi technicznej pojazdów mechanicznych. Trzeba pamiętać, że obsługa techniczna a naprawy bieżące — są to dwa różne pojęcia, wobec czego w parku obsługi technicznej powinno być osobne miejsce dla wszelkiego rodzaju obsługi i osobne dla wykonywania napraw bieżących.

Teraz rozpatrzmy sposób urządzenia parku postoju. Jak wiemy park postoju służy do przechowywania technicznie sprawnych pojazdów mechanicznych. Teren przeznaczony pod park postoju powinien być suchy i możliwie zacieniony. Wskazane jest cały teren parku postoju pokryć warstwą tłucznia z cegły. Pojazdy mechaniczne w parku postoju (nie posiadającym żadnych pomieszczeń) powinny być ustawione w ten sposób, ażeby ich przednia część i ogumienie były jak najmniej narażone na działanie promieni słonecznych. Każdy kierowca na ogumienie swego samochodu winien wykonać z desek względnie z wikliny, specjalne ochraniacze. Również ważnym zadaniem jest należyte zabezpieczenie p-pożarowe przez wykonanie i ustawienie odpowiedniej ilości skrzynek z piaskiem. Sypanie kopców z piasku obok pojazdów mechanicznych nie jest praktyczne, ponieważ przy większym wietrze piasek unosi się i spadając osiada na pojeździe wskutek czego utrudnia konserwację.

Cały park samochodowy winien być dokładnie odgrodzony; place i miejsca, po których nie będą jeździły pojazdy, o ile nie mają naturalnego trawnika, należy wyłożyć darniną, a wszystkie drogi wewnątrz parku oraz place użytkowe pokryć tłuczniem z cegły.

Wszystkie drogi wewnątrz parku, jak i na terenieześrodkowania oddziału, winny być zaopatrzone w znaki drogowe, a ruch na nich regulowany przez przeszkolonych żołnierzy.

Każdy kierowca i inni specjaliści służby samochodowej przy wykonywaniu wspomnianych w niniejszym artykule prac winni zastanawiać się nad wprowadzeniem różnych ulepszeń w organizacji parku i na zlotach „Wzorowych Kierowców" dzielić się swymi osiągnięciami z kolegami. Należyte zorganizowanie parku jest zależne od całego składu osobowego służby samochodowej oddziału i dlatego po przybyciu na obozy letnie należy w tym kierunku zmobilizować swoje siły.

M. W.

Zabezpieczenie P-POŻAROWE

Koledzy! Na obozach letnich najbliższe otoczenie — to las wraz ze swym podszyciem.

Dlatego też teraz, jeszcze bardziej niż kiedykolwiek, musimy pamiętać, że w naszej służbie mamy do czynienia z materiałami łatwopalnymi i wybuchowymi, jak benzyna, oleje i guma. Jesteśmy więc jak nigdy narażeni na niebezpieczeństwo pożaru. Wszelka nieostrożność w obchodzeniu się z zapałkami, niedopałkami papierosów, rozpalaniem ognisk, może łatwo spowodować pożar.

Należy więc dbać, aby park polowy utrzymany był stale w nienagannej czystości i porządku. W żadnym wypadku w parku postoju lub innych obiektach parku polowego nie mogą znajdować się różne zbędne materiały jak: beczki, drzewo, puste skrzynie itp. Nie wolno dopuszczać do tankowania pojazdów lub przechowywania w parku postoju materiałów pędnych i smarów, zużytych szmat i pakuł używanych do konserwacji samochodów. Szmaty i pakuły winny być przechowywane w specjalnie przeznaczonych dla nich skrzyniach, które dyżurny parku opróżnia codziennie po ukończeniu pracy. W żadnym wypadku nie wolno używać w parku postoju lamp naftowych, świec itp.

Obowiązkiem oficera (podoficera) dyżurnego parku jest sprawdzenie stanu urządzeń przeciwpożarowych parku, jak: gaśnice, hydranty, narzędzia saperskie, skrzynie z piaskiem, wiadra itp. Oficer (podoficer) dyżurny parku powinien również kontrolować przebieg tankowania pojazdów mechanicznych, zwracając uwagę na zachowanie przez kierowców przepisów przeciwpożarowych. Zwrócić należy przy tym szczególną uwagę, by zaopatrywanie w mps odbywało się przy zgaszonych silnikach oraz by wszelkie plamy po benzynie i smarach były natychmiast zasypywane piaskiem. Zasady te obowiązują wszystkich kierowców i specjalistów do szczególnej czujności na odcinku bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

O TERMINOWOSC PRZEGLĄDOW TECHNICZNYCH

Okres letni charakteryzuje się wzmożoną eksploatacją pojazdów mechanicznych.

Kurz, błoto i deszcz, gorące promienie słońca, jazda po bezdrożach poligonów i polnych drogach obozów letnich przyśpiesza zużycie pojazdów. Aby temu zapobiedz, codzienna obsługa techniczna i naprawy bieżące w parkowych stacjach obsługi powinny być wykonywane nadzwyczaj starannie. Przeglądy techniczne dają tylko wtedy dobre wyniki, jeżeli są przeprowadzane w ściśle określonych terminach. Terminowość przeglądów technicznych jest szczególnie ważna w okresie letnim ze względu na ciężkie warunki eksploatacji.

Niektórzy młodzi kierowcy są zdania, że sprawny samochód nie wymaga właściwie przeglądu technicznego Nr 1, że przeprowadzać go „nie opłaca się", a wystarczy przeprowadzić przegląd techniczny Nr 2 i Nr 3.

Tacy kierowcy nieświadomie przyśpieszają zużycie przydzielonych im pojazdów mechanicznych, zapominając, że obsługa techniczna nie jest nastawiona na usuwanie niedomagań, lecz jest obsługą zapobiegawczą, mającą na celu zapobieżenie powstaniu niesprawności.

Należy pamiętać, że każda drobna niesprawność w krótkim czasie znacznie powiększa się powodując powstanie innych niesprawności, na usunięcie których potrzeba więcej czasu, niż na przeprowadzenie planowej obsługi technicznej.

Dlatego też każdy kierowca obowiązany jest:

— pamiętać o zbliżającym się terminie przeglądu technicznego i dokładnie informować mechanika z parkowej stacji obsługi o wszelkich nawet drobnych niedomaganiach spostrzeżonych podczas eksploatacji pojazdu;

— brać aktywny udział w przeprowadzaniu przeglądów technicznych.

Celem przeglądu technicznego Nr 1 jest dokładne zbadanie stanu technicznego pojazdu poprzez przeprowadzenie czynności przewidzianych przez ten rodzaj obsługi. Dobre przeprowadzenie przeglądu zapewnia utrzymanie pojazdu w pełnej sprawności technicznej w okresie jego użytkowania aż do następnego przeglądu.

W czasie przeglądu:

— sprawdzamy i regulujemy pracę silnika, zbieżność kół przednich, luzy w ukadzie kierowniczym, stan hamulców, działanie sprzęgła, działanie aparatu zapłonowego, stan akumulatora, luzy w łożyskach kół przednich i tylnych;

— sprawdzamy stan i umocowanie wszystkich zespołów samochodu, dokręcenie nakrętek, umocowanie przewodów instalacji elektrycznej;

— sprawdzamy czy olej nie przecieka z miski olejowej, obudowy skrzynki biegów i rozdzielczej, z tylnego i przedniego mostu i z obudowy przekładni kierowniczej; czy nie wycieka benzyna z przewodów i urządzeń układu zasilania;

— naprawiamy stwierdzone podczas przeglądu uszkodzenia;

— smarujemy pojazd zgodnie z tabelą smarowania obowiązującą dla danej marki pojazdu.



sierż. Cypla M.



st. szer. Filip R.



szer. Świslocki K.

Rosną szeregi

Z wielkim entuzjazmem przyjęte zostały przez cały nasz naród uchwały IX Plenum KC PZPR, wytyczające drogę szybszego podniesienia stopy życiowej mas pracujących. Dowodem tego była potężna fala zobowiązań podjętych dla uczczenia II Zjazdu PZPR, których realizacja przysporzyła naszej gospodarce narodowej dodatkową produkcję przemysłową i rolną wartości wielu milionów złotych.

Porwani patriotyzmem swych ojców i braci w fabrykach i na roli, żołnierze Wojska Polskiego pomyślnie wykonali program zimowego okresu szkolenia i natchnieni doniosłymi uchwałami IX Plenum, powitali II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej wzmożonym wysiłkiem i nowymi osiągnięciami w wyszkoleniu bojowym i politycznym.

Na fali tego wzmożonego wysiłku i nowych osiągnięć wyrosły w pododdziałach i oddziałach nowe szeregi przodowników wyszkolenia



NA NOWYM MIEJSCU POSTOJU

Po zimowym okresie szkolenia, czołgiści z niecierpliwością i wielkim zainteresowaniem oczekują dnia przybycia na obóz letni. Dla wielu z nich pobyt na obozie letnim jest nowością i muszą oni włożyć dużo wysiłku, aby pokonać trudności z jakimi tam się spotkają. Ale „trudności" te można właściwie łatwo i szybko pokonać, poznając wszystkie „tajniki" obozowego życia. Już po wyładowaniu czołgu z platformy kolejowej należy pamiętać, że wszędzie trzeba utrzymać dyscyplinę. Mechanik - kierowca doprowadzając wóz do miejsca postoju (do parku wozów bojowych) musi zachować należytą odległość w kolumnie marszowej, gdyż napewno spotka się z dużym zakurzeniem powietrza a małą widocznością. Przed wjazdem do parku należy zameldować swój przyjazd na Punkcie Kontroli technicznej i czekać na zezwolenie wjazdu do pierwszego elementu parku, tj. na punkt napełniania wozów paliwem i olejem. Przy wjeździe na plac przy magazynie MPS, zachować ostrożność manewrowania czołgiem i nie wzniecać kurzu.

Mechanik - kierowca i dowódca wozu powinni dokładnie zapoznać się z rozmieszczeniem poszczególnych elementów parku jak: punkt mycia, sektor obsługiwania wozów, warsztaty remontowe oddziału, magazyn techniczny, miejsce przechowywania akumulatorów. Niejednokrotnie zdarza się, że mechanik - kierowca nie zapoznał się z tymi elementami wcześniej i dopiero szuka ich w razie potrzeby. Wtedy jest trochę zapóźno, gdyż niepotrzebnie zużywa drogi i ograniczony czas przeznaczony na obsługiwanie wozów. Najlepiej jest przejść się osobiście po wszystkich elementach parku wg technologicznego procesu obsługiwania wozu i zapoznać się z nimi. Trzeba również poznać miejsce ustawienia wozu w parku postoju. Miejsce to należy przygotować



Podczas przejazdu czołgu przez Punkt Kontrolno-Techniczny parku pozostałe wozy bojowe oczekują na swą kolej maskując się w pobliskim rejonie.

wcześniej, wyrównać, posypać piaskiem (lub żużlem jeśli jest to możliwe), przygotować zawczasu podkłady pod gąsienice czołgu. Wśród kolegów czołgistów znajdzie się wielu, którzy znają już system pracy na obozie letnim i do nich w razie potrzeby należy się udać po radę. Dużą pomoc udzielić mogą również pomocnicy dowódców pododdziałów czołgów do spraw technicznych, którzy mają już doświadczenie w pracy na obozach letnich i do nich należy także zwracać się po radę i wskazówki.

Mechanik - kierowca powinien zapoznać się z formalnościami załatwiania takich spraw, jak wykonanie drobnego remontu, uzupełnianie elektrolitu w akumulatorach oraz ich ładowanie. Powinien wiedzieć wcześniej, w jaki sposób należy pobrać z magazynu technicznego brakującą część zamienną lub, jak ją wymienić. Mechanik - kierowca musi być przygotowany na częste przemywanie filtrów powietrznych i dlatego należy się dowiedzieć gdzie ustawiony będzie specjalny przyrząd do ich przemywania. Często mechanik - kierowca będzie sam wykonywał drobne prace kowalskie, ślusarskie, a nawet blacharskie. Dlatego musi poznać miejsce umieszczenia kuźni i warsztatu ślusarsko-blacharskiego.

Załoga wozu powinna również zapoznać się z odległością od namiotów do parku postoju wozów bojowych i obliczyć sobie czas na przebycie tej odległości i wykorzystać to np. w czasie alarmu lub wykonania innego zadania. W ten sposób, przez zapoznanie się z wyżej przytoczonymi zagadnieniami, mechanik - kierowca będzie mógł rozplanować sobie pracę i wykonać z łatwością wszystkie swoje obowiązki.



Czołg na punkcie postoju musi być ustawiony na podkładzie drągów na warstwie żwiru. Uwaga! Czołg winien być zakryty płachtą brez.

Z DOŚWIADCZEŃ na OBOZIE LETNIM

Niebawem czołgi wyruszą w pole. Nad poligonami rozlegnie się potężny ryk silników. Po wybojach bezdroża, przez zieleń zagajników, piaszczyste ugory pędzić będą czołgi.

„Naprzód, naprzód" — zadźwięczy komenda w słuchawkach radiowych. A wtedy pancernych wozów nie powstrzyma ani rów głęboki w sypkim piasku, ani strome skarpy związane belkami, ani szeroko rozlana rzeka o grząskich brzegach.

Maszyny będą szły naprzód, zwijając się w unikach i skrętach, przepadając w zasadzkach, torując sobie drogę ogniem, pancerzem, gąsienicami. Do celu wieść je będzie twarda wola dowódców i załóg, gorąca miłość ojczystego kraju.

* * *

Ale zanim do tego dojdzie, zanim jak co roku załogi staną do walki o zwycięstwo w taktyczno - bojowych zawodach, aby czynem złożyć meldunek narodowi o swych wysokich osiągnięciach wyszkoleniowych, staną przed nimi poważne zadania letniego okresu szkolenia na obozach.

Jasne jest, że o osiągnięciu zwycięstwa mogą myśleć tylko te załogi, które dysponować będą niezbędnym zasobem wiadomości teoretycznych i praktycznych, należycie przygotują sprzęt bojowy i pojazdy mechaniczne do zawodów, które od pierwszego dnia pobytu na obozie doskonalić będą swoje umiejętności, doprowadzając je do mistrzostwa.

W ten bowiem, a nie inny sposób osiągnęła swe wszystkie sukcesy znana nam załoga oficera Zygmunta Pałaca, która w roku ubiegłym już po raz czwarty wywalczyła mistrzostwo okręgu śląskiego oraz zdobyła pierwsze miejsce w zawodach taktyczno-ogniowych WP wraz z nagrodą przechodnią Dowódcy wojsk pancernych i zmechanizowanych.

* * *

W nowym okresie szkolenia ambicją wielu załóg będzie niewątpliwie nie tylko dorównanie w sukcesach „załodze przodowników" — jak nazywają czołgiści załogę oficera Pałaca — ale dążenie do osiągnięcia jeszcze lepszych od niej wyników.

Przechowywanie MPS w warunkach polowych

Przechowywanie paliwa i smarów w warunkach polowych ma ważne znaczenie ze względu na zachowanie właściwej jakości MPS zabezpieczenia przed szkodliwymi wpływami atmosferycznymi i stratami.

Paliwo i olej przechowuje się przeważnie w beczkach. W składach MPS widzieliście, jak są one pieczołowicie przechowywane w specjalnych pomieszczeniach, zabezpieczających przed opadami atmosferycznymi oraz zapewniającymi bez-



Rys. 1.

pieczeństwo przeciwpożarowe. W warunkach polowych będziecie sami przechowywać paliwo i olej czy to w beczkach, czy w zbiornikach zapasowych wozów bojowych przez pewne okresy czasu i znajomość zasad przechowywania będzie wam potrzebna.

Przede wszystkim beczki i zbiorniki do przechowywania paliwa i oleju winny mieć szczelne zamknięcie i uszczelki do korków. Nie należy również napełniać beczek do całkowitej ich pojemności, gdyż paliwo może przesączać się przez gwinty korków, a nawet przy zmianie temperatury naruszyć spojenia beczki.

Parowanie paliwa jest propocjonalne do temperatury otaczającego powietrza. Im temperatura otoczenia jest wyższa, tym większą zdolność parowania ma paliwo i odwrotnie. Dlatego też latem, beczki należy przykrywać płachtami brezentowymi, które co pewien czas polewa się zimną wodą. Bezpośrednie zlewanie beczek wodą jest niedopuszczalne z tego powodu, że woda może przesączyć się przez szczeliny rozszerzone wskutek silnego działania promieni słonecznych i przedostać się do paliwa. W ogóle składanie beczek pod gołym niebem nie jest wskazane. Znacznie lepiej i praktyczniej jest zbudować przewiewną ziemiankę.

Rysunek pierwszy przedstawia zbiornik napełniony prawie do pełna, drugi — częściowo. Objętość przestrzeni w zbiorniku V_1 jest mniejsza aniżeli w zbiorniku V_1. Dlatego też w pierwszym przypadku zdolność gromadzenia się par paliwa w przestrzeni wolnej będzie znacznie mniejsza, niż w przypadku drugim, a tym samym parowanie w drugim zbiorniku będzie się odbywać znacznie szybciej, niż w pierwszym.

Wynika stąd, że zbiorniki należy napełniać do normy, paliwa zaś czerpać tylko z jednego zbiornika, a dopiero po jego całkowitym opróżnieniu korzystać z następnego. Na całkowite opróżnianie należy zwrócić szczególną uwagę, ponieważ niedbałe przestrzeganie tej zasady jest często powodem pozostawiania w zbiornikach dość dużej ilości paliwa lub oleju.

Dla uniknięcia strat paliwa przy nalewaniu można zastosować przyrząd przedstawiony na rys. 2.

Przyrząd ten jest bardzo prosty i da się łatwo wykonać w oddziale podręcznymi środkami. W tym celu należy wybrać jeden korek od beczki z dobrą gumową



Rys. 2.

uszczelką i wydrążyć w nim dwa otwory: większy i mniejszy. W otworze mniejszym osadzamy cienką rurkę dla dopływu powietrza i wyginamy ją w ten sposób, aby przy maksymalnej długości zachowała swobodny obrót przy wkręcaniu korka. W miarę posiadania korków rurę zlewową można również zaopatrzyć w korek. Zlewanie paliwa odbywa się przez zwykłe przechylenie beczki.

PUNKT mycia czołgów

W ubiegłym roku urządziliśmy na obozie punkt mycia czołgów na pomoście drewnianym.

Wysokość pomostu wynosiła 80 cm, wymiary platformy 6 x 3.30 m, długość pochylni około 3 m. Przy urządzeniu punktu mycia zwróciliśmy szczególną uwagę na właściwe wykonanie ścieków i rowów odprowadzających wodę. Dół pod pomostem o głębokości 60 cm przecięty został przechodzącym przez środek rowem odprowadzającym wodę, którego skarpy jak i inne kanały wzmocniliśmy materiałem podręcznym (faszyną, żerdziami itp.). Szczególnie starannego wzmocnienia wymagały skarpy dołu pod pomostem oraz jego dno, które narażone jest na podmywanie. Podmywaniu zapobiegaliśmy w pewnym stopniu przez wyłożenie dna dołu kamieniami. Nie zapomnieliśmy również o wzmocnieniu przez obłożenie kamieniami i gruzem słupów pionowych, na których oparty jest pomost.

Poza tym na punkcie mycia ustawiliśmy specjalne kozły do suszenia węży, stoły do składania brezentów na czas mycia i inne potrzebne przybory.

W ten sposób urządzony punkt mycia doskonale spełniał swe przeznaczenie przez cały czas pobytu na obozie.

sierż. Bobiński

„Wzorowych Kierowców"

bojowego i politycznego, zwiększyła sie liczba „Wzorowych Kierowców".

Na załączonych obok zdjęciach widzimy sześciu przodujących kierowców, którzy zostali ostatnio odznaczeni zaszczytną odznaką „Wzorowy Kierowca".

Są to: sierż. Cypla Mikołaj, odznaczony już po raz trzeci odznaką „Wzorowy Kierowca"; st. szer. Filip Ryszard; szer. Świsłocki Kazimierz; st. szer. Wawszyczek Bolesław; szer. Stępień Franciszek i szer. Kamizela Kazimierz.

W nagrodę za szczególną dbałość o powierzony im sprzęt, wzorową obsługę swoich autobusów, wysokie zdyscyplinowanie i mistrzowskie opanowanie kierownicy, spotkał ich wielki zaszczyt. Przydzieleni zostali wraz ze swoimi autobusami do obsługi delegatów na II Zjazd PZPR.

Jak się z tego zadania wywiązali? Nie zawiedli zaufania, jakim obdarzyło ich dowództwo i jak przystoi na „Wzorowych Kierowców" zadanie to wykonali „na piątkę".

W. D.



st. szer. Wawrzuczek B.



szer. Stępień F.



szer. Kamizela K.

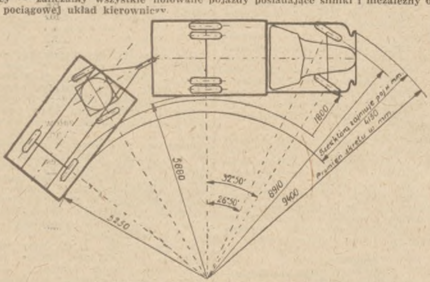
KIEROWCO! PRZYGOTUJ SIĘ DO JAZDY W CIĘŻKIM TERENIE

prowadzenie SAMOCHODU Z CIĘŻKĄ PRZYCZEPĄ



Prowadzenie pojazdu z holowaną przyczepą wymaga od kierowcy większej umiejętności, co po krótce omówię, by przypomnieć młodym kierowcom technikę holowania przyczep.

Holowane przyczepy podzielić można na dwie zasadnicze grupy: przyczepy samoskręcające i przyczepy z obsługą drugiego kierowcy. Do przyczep samoskręcających zaliczamy wszystkie przyczepy jedno i dwuosiowe, kuchnie polowe, działa i wszystkie inne holowane urządzenia nie posiadające niezależnego od siły pociągowej układu kierowniczego. Do drugiej grupy przyczep — z obsługą drugiego kierowcy — zaliczamy wszystkie holowane pojazdy posiadające silniki i niezależny od siły pociągowej układ kierownicz[y].



Na rysunku: Skręt samochodu z przyczepą

Obowiązki kierowcy pojazdu holującego zależne są od rodzaju holowanej przyczepy. Kierowca pojazdu (ciągnika) holującego ciężką przyczepę, działo, kuchnię itp. przed ruszeniem z miejsca obowiązany jest sprawdzić:

— stan techniczny przyczepy i ogumienia;
— właściwe zaczepienie przyczepy na haku pociągowym;
— podłączenie przewodów elektrycznych doprowadzających prąd od gniazda wtyczkowego do tylnej latarni przyczepy i działanie światła tylnego holowanej przyczepy;
— należyte umocowanie lub ułożenie ładunku zarówno na holowanej przyczepie, jak i na samochodzie;
— stan hamulców (podłączenie przewodów hamulcowych).

Poza tym przed wyjazdem z parku z przyczepą kierowca wykonuje wszystkie czynności związane z przeglądem przed wyjazdem. Właściwe i szczegółowe sprawdzenie stanu technicznego pojazdu i przyczepy, natychmiastowe usunięcie zauważonych usterek — oszczędzi kierowcy trudu podczas jazdy i uchroni od ewentualnego wypadku.

Holując ciężką przyczypę należy ostrożnie ruszać z miejsca, zwracając szczególną uwagę na „płynne" włączanie sprzęgła.

Podczas jazdy kierowca holującego pojazdu obowiązany jest:

— unikać gwałtownego hamowania;
— wcześniej zwalniać szybkość jazdy przed przeszkodami, zakrętami i skrzyżowaniami dróg:
— przeprowadzać przegląd w drodze tak swojego pojazdu, jak i holowanej przyczepy, zwracając uwagę na jej właściwe zaczepienie, trwałość złącz przewodów oświetleniowych, i hamulcowych, umocowanie ładunku i na stan ogumienia.

Z ciężką przyczepą zatrzymujemy się wcześniej zwalniając szybkość i płynnie hamując. Szczególnie ostrożnie i płynnie należy posługiwać się hamulcem jadąc po drodze o śliskiej nawierzchni. Jazda w terenie z przyczepą wymaga większej umiejętności i szybkiego przełączania biegów. Należy przy tym zwracać uwagę na obciążenie pojazdu holującego. Holowanie w terenie nie obciążonym pojazdem naładowanej lub ciężkiej przyczepy powoduje często poślizg kół napędowych holującego pojazdu. Dlatego też przy załadowaniu, przewidując jazdę w terenie lub po bezdrożach, kierowca powinien zwrócić uwagę, aby na przyczepę ładować przedmioty, które będą wcześniej wyładowane lub też kłaść na nią sprzęt lżejszy.

Przy holowaniu pojazdów na holach sztywnych lub na linach, holujący kierowca tym bardziej winien przestrzegać wyżej podanych wskazówek. Większa ostrożność jazdy, unikanie nagłego hamowania i gwałtownego skręcania potrzebne jest w tym przypadku dlatego, że prowadzenie holowanego pojazdu nie odbywa się samoczynnie, jak przy przyczepach samoskręcających, lecz jest wykonywane przez drugiego kierowcę, który potrzebuje pewnego czasu na czynności związane z prowadzeniem swego pojazdu ze względu na bardzo małą odległość między pojazdami.

Kierowco!

Dla uniknięcia wypadku przestrzegaj zasad jazdy i należycie przygotuj do drogi powierzony Ci pojazd i przyczepę.

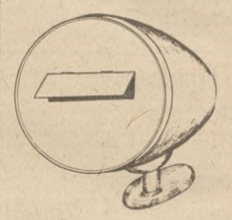
Kierowca NA ĆWICZENIACH LETNICH

PRZED NOCNYMI ĆWICZENIAMI

Malowanie szkieł latarń przednich niebieską farbą jest sposobem znanym i powszechnie stosowanym, jeśli chodzi o przygotowanie pojazdu do ćwiczeń nocnych. Po skończonych ćwiczeniach musimy jednak zmywać farbę benzyną lub rozpuszczalnikiem, aż do następnych zajęć nocnych, które mogą odbyć się za kilka dni. Aby zapobiec stracie materiału i czasu, potrzebnego na usunięcie farby, warto zastosować na swoim samochodzie trwałe przykrywki na latarnie przednie wykonane z blachy, które będą miały okienka z daszkami umocowanymi na zawiasach. Pozwoli to na regulowanie światła, lub na jego zupełne wyłączenie. Z wąskiej taśmy brezentowej (względnie z innego materiału), aby nie niszczyć lakieru wykonujemy uchwyty, za pomocą których przykrywkę zaciemniającą zaciskamy na latarni.

Na zamieszczonym rysunku widzimy taką zaciemniającą przykrywkę.

s. k.



Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

CHROŃMY SZKŁA ODBLASKOWE

Szkła odblaskowe umieszczone na szerokości skrzyni ładunkowej samochodu, często tłuką się lub pękają wtedy, gdy przejeżdżamy samochodem przez gęste krzewy lub zarośla. Dlatego też brak szkieł daje się zauważyć zawsze w czasie trwania obozów letnich lub ćwiczeń w terenie. Na wszystko jest jednak rada.

Tłuczeniu się szkieł można zapobiec, nakładając na nie cienką drucianą siatkę. Można wykonać je również własnym sposobem.

Wycinamy poprostu krążek z cienkiej, lśniącej i nierdzewnej blaszki, z takim wyliczeniem, aby mieścił się w oprawce. Następnie jedną połowę blaszki nacinamy ostrym scyzorykiem w kilka równych paseczków, nie wychodząc jednak poza obwód blaszanego krążka. Nacięte paseczki podginamy pod kątem około 45 stopni. Drugą połowę krążka nacinamy również w taką samą ilość paseczków z tą jednak różnicą, że podginamy je w odwrotną stronę.



Tak przygotowany krążek blaszany przykrywamy szybką celuloidową, na którą od strony wewnętrznej, naklejamy żółty lub czerwony celofan. Całość wkładamy do blaszanej oprawki i przykręcamy na właściwe miejsce do skrzyni ładunkowej.

Jak zjeżdżać z pochyłości?

Paliwo jest cennym materiałem i większość kierowców dąży do jego oszczędzania. Dlatego też przy zjazdach z pochyłości wielu z nas wykorzystuje każdą nadarzającą się okazję, by puścić samochód „luzem". Postępowanie takie nie zawsze jest właściwe i okazać się może w skutkach bardzo przykre.

Przy zjazdach z długich, stromych pochyłości należy zachować jak najdalej idącą ostrożność, gdyż samochód zwiększa wtedy nadmiernie szybkość dzięki własnej sile bezwładności i zatrzymanie go staje się z każdą chwilą coraz trudniejsze. Jest to szczególnie ważne na stromych pochyłościach dróg górskich. Ostre, spóźnione hamowanie może spowodować spalenie się okładzin ciernych szczęk hamulcowych. Przy włączeniu zaś sprzęgła dla hamowania silnikiem, okładziny cierne ulegają natychmiastowemu zerwaniu i samochód, niczym już nie wstrzymywany, pędzi z wzrastającą szybkością ku niechybnej katastrofie.

Aby bezpiecznie zjechać z pochyłości należy wjeżdżać na wzniesienie ze zmniejszoną szybkością. Na stromych pochyłościach trzeba zawczasu włączyć jeden z niższych biegów — drugi lub pierwszy, w celu dodatkowego hamowania silnikiem.

Na stromych pochyłościach korzystanie przez dłuższy czas z hamulców jest niedopuszczalne, grozi bowiem zniszczeniem okładzin, które po rozgrzaniu się mogą ulec spaleniu. Wykorzystanie siły bezwładności samochodu jest celowe jedynie na niewielkich pochyłościach, na dobrych odcinkach wolnej drogi. **W żadnym razie nie należy wykorzystywać siły bezwładności samochodu dla zaoszczędzenia materiałów pędnych na stromych pochyłościach lub śliskiej drodze.**

★



Kierowca zjeżdża z pochyłości ostrożnie. Gdyby ostro zahamował i włączył sprzęgło dla hamowania silnikiem, zerwałby okładziny cierne hamulców i samochód potoczyłby się..... wprost do rowu, jak pokazano przerywaną linią na górnym rysunku.

★

Zjeżdżanie ze stromych i długich pochyłości w składzie kolumny wymaga od kierowców umiejętności i dużej uwagi. Należy przede wszystkiem nie dojeżdżając do pochyłości zmniejszyć szybkość, włączyć niższy bieg i zjeżdżać nie naciskając nogą na pedał przepustnicy mieszanki. Odległości między samochodami powinny być dwukrotnie zwiększone, jak pokazano na dolnym rysunku.



Przewożąc AMUNICJĘ pamiętaj

Prowadząc samochód załadowany amunicją kierowca winien zachować dużą ostrożność, a mianowicie:

— utrzymywać odpowiednią odległość od jadącego przed nim samochodu w zależności od szybkości jazdy i rozkazu przełożonego, a w trudnych warunkach terenowych względnie na zagrożonych odcinkach zwiększać ją dwukrotnie lub czterokrotnie;
— łagodnie ruszać z miejsca;
— nie hamować raptownie;
— skręcać po dużym łuku;
— nie przekraczać szybkości 40 km na godz. na szosach i 25 km na godz. w miastach. W nocy oraz na złych drogach szybkość zmniejszać;
— omijać w miarę możności nierówności na drogach lub przejeżdżać przez nie bardzo wolno.

Wszystko to ma na celu uniknięcie wstrząsów samochodu, które mogą spowodować wybuch amunicji

Przewożąc amunicję należy unikać zatrzymywania się w osiedlach i miastach. Podczas postoju kierowca sprawdza stan techniczny pojazdu, usuwa zauważone niedomagania i wykonuje doraźne naprawy, nie wymagające posługiwania się otwartym płomieniem, użycia kwasów itp.

Jeżeli trzeba będzie wykonać takie naprawy, samochód należy rozładować i naprawiać w odległości 100 m od pozostałych pojazdów. Po wykonaniu naprawy samochód załadować

Gdy pojemność zbiorników paliwa nie wystarcza na zamierzoną podróż, uzupełnienie paliwa powinno się odbywać ze stałych stacji benzynowych lub z cystern. W żadnym wypadku nie wolno kierowcy pobierać i przewozić dodatkowej ilości benzyny w skrzyni ładunkowej, w której przewożone są materiały wybuchowe. Uzupełniając paliwo w drodze, trzeba zachować jak najdalej posunięte środki ostrożności Każdy samochód musi być tankowany indywidualnie, w dużej odległości od pozostałych samochodów.

Na dłuższym postoju samochód należy dokładnie zamaskować, ustawiając w odległości około 100 m od pozostałych pojazdów. Prowadząc pojazd kierowca musi pamiętać, że większy wstrząs, wypadek, nieostrożne posługiwanie się ogniem może spowodować wybuch, którego skutki będą groźne dla otoczenia

Przestrzegając zasad przewozu amunicji i dostosowując je do warunków w jakich odbywa się przewóz, kierowca wykona przewóz na czas, a tym samym przyczyni się do wykonania zadania.

mjr T. Fopp

Jak konserwować instalację ELEKTRYCZNĄ

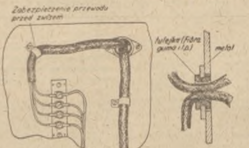
Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej są bardzo częstą przyczyną przymusowych postojów pojazdu w drodze. Jeśli w minionym okresie zimowym nie spotkała nas taka przykrość, możemy sobie powiedzieć, że instalacja elektryczna naszego samochodu była dobrze przygotowana do tego ciężkiego okresu. Z tym większą starannością musimy sprawdzić naszą instalację teraz przed nowymi zadaniami okresu letniego. Niedomaganie instalacji elektrycznej może stać się przyczyną zatrzymania i decydować o wykonaniu zadania. Niedomagania takie mogą występować zarówno wskutek uszkodzenia przewodów, jak również nieodpowiednich styków. Przetarcie izolacji lub zerwanie przewodu może wywołać tzw. zwarcie.

Powstanie zwarcia w obwodzie powoduje nagłe zmniejszenie oporności obwodu, skutkiem czego wzrasta nadmiernie prąd, zagrażając zniszczeniem instalacji odbiorników. Przewody w takiej chwili nagrzewają się do tego stopnia, że spalają izolację.

Sprawdzamy więc przede wszystkim zaciski i połączenia przewodów. Szczególnie uważnie sprawdzamy czystość zacisków, a następnie poddajemy oględzinom przewody łączące poszczególne odbiorniki ze źródłem prądu.

Zaczynamy od zacisków na sworzniach biegunowych akumulatora. Powinny one być dobrze dokręcone, oczyszczone ze śniedzi i pokryte warstwą tłuszczu. Zaśniedziałe zaciski przemywamy gorącą wodą lub amoniakiem, następnie sworznie oczyszczamy specjalnymi kleszczami, a zaciski specjalnym skrobakiem. Właściwe umocowanie i czystość sworzni biegunowych akumulatora jest szczególnie ważne przy prądnicach z regulacją prądową (z trzecią szczotką), gdyż w przeciwnym razie narażamy się na możliwość zniszczenia prądnicy lub odbiorników.

Wszystkie końce przewodów powinny być zaopatrzone w specjalne końcówki



Przejście wiązki przewodów przez części metalowe

metalowe, umożliwiające pewne umocowanie przewodów i dobre styki na zaciskach. Umocowane w końcówkach przewody powinny być dokładnie oblutowane.

Miejmy na uwadze, że przewody instalacji elektrycznej samochodu pracują w stosunkowo ciężkich warunkach, są one zawieszone między odbiornikami i podlegają stale najróżniejszym wstrząsom, ponadto są narażone na działanie oleju, benzyny, względnie nafty czy ropy.

Dlatego też jeśli chcemy przedłużyć okres użytkowania instalacji powinniśmy chronić przewody od możliwości uszkodzeń mechanicznych i wilgoci. W tym celu umieszczamy przewody w specjalnych rurkach (koszulkach) izolacyjnych lub owijamy taśmą, szczególnie tam, gdzie przebiegają one obok siebie w większej ilości. W miejscach specjalnie narażonych na uszkodzenie mechaniczne umieszczamy przewody w osłonach metalowych.

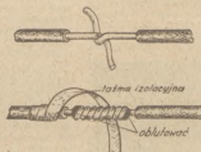
Szczególną uwagę musimy zwrócić na stan przewodów przechodzących przez części metalowe. W miejscach tych poza koszulką izolacyjną powinny być osadzone tulejki wykonane z materiału izolacyjnego (patrz rys. 1).

Przewody prowadzące od płytek łącznikowych powinny być związane w pęczki i prowadzone w ten sposób, by izolacja ich nie była narażona na uszkodzenie. Przed zwisem przewody powinny być chronione przez odpowiednie uchwyty i zaciski, przymocowane do stałych części samochodu.

Przy stwierdzeniu uszkodzenia izolacji przewodu, uszkodzony odcinek należy wymienić lub dokładnie zaizolować. Przewody zapłonowe (wysokiego napięcia) z pękniętą lub w inny sposób uszkodzoną izolacją należy bezwzględnie wymienić.

Przy stwierdzeniu przerwania przewodu można go naprawić; w tym celu koniec jego należy dokładnie odizolować i oczyścić. Następnie końce skręcić i dobrze oblutować. Połączenie takie należy dokładnie zaizolować taśmą izolacyjną (patrz rys. 2).

Łączenie przewodów tylko przez skręcenie (bez lutowania) i izolowanie jest zabiegiem doraźnym, dopuszczalnym przy uszkodzeniu przewodu w drodze i w warunkach warsztatowych nie może być stosowane.



Sposób łączenia przewodów elektrycznych

Tak sprawdzone i zabezpieczone przewody i połączenia instalacji naszego samochodu dadzą pewność, że instalacja elektryczna w całości nie zawiedzie nas w najcięższej próbie.

RACJONALIZATOR w kadrze

W N-tym oddziale na naradzie racjonalizatorów rozpatrywano sprawę, jak szkodliwe są dla silnika opiłki metalu znajdujące się w układzie smarowania.

W celu zmniejszenia ilości opiłków metalowych w pracującym oleju, plut. Nowak wysunął projekt przerobienia miarki poziomu oleju w następujący sposób.

Po wyjęciu jej z silnika i oczyszczeniu z oleju, odmierzamy jej długość i dokładnie zaznaczamy na jakiej wysokości są znaki wskazujące właściwy poziom oleju. Następnie odcinamy dolny koniec miarki na długości około 6 — 10 cm. W miejsce odciętego kawałka miarki wstawiamy sztabkę magnesową tej samej długości, co odcięty kawałek. O ile przekrój pręta stanowiącego miarkę jest okrągły, postępujemy następująco: pozostały po odcięciu koniec miarki gwintujemy, w sztabie zaś wiercimy otwór na głębokość 1,5 — 2 cm, o takiej średnicy, aby po nagwintowaniu go dał się wkręcić w nagwintowany koniec miarki. Następnie skręcamy ze sobą obie części i odmierzamy na magnesie miejsca, w których należy naciąć znaki wskazujące właściwy poziom oleju.

O ile miarka wykonana jest z pręta o innym przekroju, ze sztabką-magnesem postępujemy identycznie, lecz do obciętego końca miarki przyspawamy kawałek obciętej śruby wkręconej w magnes. Nie należy spawać bezpośrednio miarki z magnesem, gdyż pod wpływem wysokiej temperatury przy spawaniu, magnes straciłby swe własności magnetyczne.

Tak wykonany przyrząd przy każdorazowym wyjęciu go z kadłuba silnika będzie „wybierał" pewną ilość drobnych opiłków metalu (w zależności od stopnia zanieczyszczenia oleju), które będą nagromadzone w postaci długich igieł na końcu miarki-magnesu, które usuwamy szmatką.

Przyrząd ten, stosowany przez dłuższy czas, w znacznym stopniu przedłuży okres używalności silnika, a tym samym zwiększy przebieg międzynaprawczy.

Należy jednak podkreślić, że wszystkie połączenia gwintowe łączące miarkę ze sztabką magnesu muszą być mocno dokręcone, aby nie mogły się odkręcić podczas jazdy, co groziłoby zniszczeniem silnika.

Istnieje jeszcze inny sposób, a mianowicie przymocowanie podkówki magnesu do korka spustowego miski olejowej silnika. Wówczas cząstki metalu zawarte w dolnych warstwach oleju znajdą się w bezpośredniej styczności z magnesem wskutek czego olej będzie się lepiej oczyszczać.

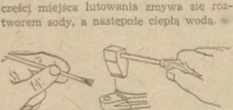
por. Więckowski

NA warsztacie

NAPRAWA URWANEGO UCHA GAŹNIKA

Podczas eksploatacji samochodu GAZ-51 zdarza się, że urywa się ucho dolnego kołnierza gaźnika K-49A. Niżej podajemy sposób lutowania części wykonanych ze stopu cynku, stosowany do naprawy gaźnika w garażu. Lutuje się łatwotopliwym lutem składającym się 32% ołowiu, 50% cyny i 18% kadmu. Dla przygotowania lutu trzeba z początku roztopić ołów, następnie cynę i na ostatku kadm. Do lutowania trzeba mieć zwykłą lutownicę, półokrągły pilnik — gładzik, skrobak, papier ścierny, „niewytrawiony" i „wytrawiony" kwas solny (trawiony cynkiem do pełnego nasycenia) i amoniak. Na krawędziach części przygotowanej do lutowania wykonuje się skosy dla przedostania się lutu, a samą część wygładza się papierem ściernym. Rozgrzaną nie więcej niż do wiśniowego koloru lutownicę oczyszcza się pilnikiem i natychmiast pokrywa lutem z amoniakiem. Na miejsca podlegające lutowaniu kładzie się kawałeczki lutu. Przed dotknięciem lutownicą miejsca lutowania i kawałeczki lutu zwilża się „niewytrawionym" kwasem solnym (patrz rysunek). Kwas w chwili dotknięcia lutownicą zaczyna wrzeć, lut topi się i wypełnia szczeliny i skos.

Tym samym lutem można przylutowywać do części wykonanych ze stopu cynkowego części wykonane ze stali, miedzi, brązu i mosiądzu. Lutuje się sposobem podanym wyżej z tą jednak różnicą, że przed lutowaniem stalową, miedziana lub mosiężną część zwilża się „wytrawionym" kwasem solnym, a część ze stopu cynkowego — „niewytrawionym" (tylko przed dotknięciem lutownicą). W celu usunięcia kwasu solnego z powierzchni lutowanej części miejsca lutowania zmywa się roztworem sody, a następnie ciepłą wodą.



Lutowanie ucha dolnego kołnierza gaźnika.

POZNAJEMY pracę silnika

Zjawisko stuku lub dzwonienia w silniku benzynowym jest zawsze rezultatem nieodpowiedniego przebiegu spalania mieszanki. Aby bliżej zapoznać się z zasadniczymi przyczynami tego, musimy rozpatrzyć w kolejności następujące po sobie fazy spalania.

Mieszanka powietrza z paliwem, sprężona w komorze spalania, nie wybucha, jak to się dawniej mówiło, lecz spala się z dość znaczną szybkością. A więc moment zapłonu i spalania trwa tak długo, że w celu dokładnego poznania zjawiska stuku, udało się przez kwarcowe okienko sfotografować to, co dzieje się wewnątrz cylindra. Zestawienie tak uzyskanych zdjęć, pozwoliło na wyciągnięcie pewnych wniosków co do zjawiska stuku i jego powstawania.

Przy prawidłowym, wolnym od stuku przebiegu pracy silnika, mieszanka zapala się od iskry na świecy zapłonowej i tzw. front płomieni rozchodzi się regularnie we wszystkich kierunkach tak, aż sprężona dawka mieszanki ulegnie całkowitemu spalaniu.

Natomiast praca silnika benzynowego odznaczająca się stukaniem, ma (wg hipotezy Ricarda) przebieg następujący: mieszanka zapalą się również od iskry na świecy zapłonowej (jeżeli nie ma miejsc przegrzanych, wywołujących samozapłon), ale w momencie, gdy tylko część mieszanki ulegnie spalaniu przy normalnie postępującym froncie płomieni, to reszta, wskutek powstającego gorąca przy spalaniu, zostaje sprężona do tak wysokiego stopnia, że i w niej tworzą się jakby osobne źródła zapłonu, które wywołują natychmiastowe i bardzo gwałtowne spalanie reszty mieszanki zanim dojdzie do niej front płomieni. Tak więc, zamiast regularnego przebiegu spalania z pewną stałą szybkością, mamy spalanie połączone z gwałtownym wybuchem części mieszanki. Wybuch ten, o szybkości spalania większej od 20 do 100 razy, od normalnego spalania mieszanki, powoduje nadzwyczaj silne uderzenie poprzez tłok i korbowód na wał korbowy, zużywając nadmiernie wszystkie mechanizmy silnika.

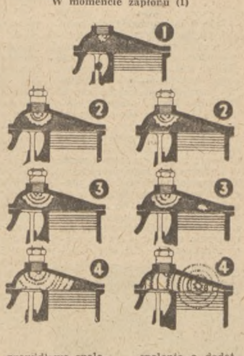
Główną przyczyną stuku, jest zbyt wielkie obciążenie (temperatura, ciśnienie) paliwa w momencie sprężania i spalania. Wskutek nadmiernego napełniania cylindra, przegrzania, zbyt wczesnego zapłonu i za niskich obrotów, zjawisko stuku pojawia się najczęściej przy nadmiarze od 8 do 12% powietrza w składzie mieszanki i to przy największym napełnianiu i maksymalnym momencie obrotowym. Rozpoczęcie stuku w silnikach benzynowych występuje zawsze przy końcowej fazie spalania.

Jeżeli mówimy o paliwie, to trzeba tu przypomnieć, że każdy rodzaj paliwa ma swoją temperaturę samozapłonu i że zassana mieszanka powietrza i paliwa w momencie sprężania ulega bardzo znacznemu podgrzaniu (mniejszemu w zimnym silniku, ze względu na nierozgrzanie jeszcze ścianki cylindra).

Niewielu znanym jest fakt, że paliwa same wykonują też pewną funkcję wewnętrznego chłodzenia podczas samego spalania. Jeżeli sobie uprzytomnimy, że benzyna rynkowa ma temperaturę samozapłonu np. w okolicach 550°, a benzol od 600°C do 730°C, to wyniknie, że benzol może wytrzymać wyższe sprężenie niż benzyna. Jeżeli użyjemy mieszanki z alkoholem, którego temperatura samozapłonu leży w okolicach 470°C, to błędnie będziemy sądzić, że taka mieszanka będzie bardzo łatwo powodować stukanie. Wprost przeciwnie będzie ona odporna na stuk. Przyczyna tego leży w tym, że ciepło potrzebne do odparowania alkoholu wynosi 262 kal/kg, podczas gdy w przypadku benzyny tylko około 100 a benzolu 80 do 160 kal/kg. Znaczy to, że w suwie sprężania, parujący alkohol pobiera taką ilość ciepła, że studzi cały ładunek cylindra na tyle, iż nawet przy wyższym stopniu sprężania temperatura mieszanki nie dochodzi do krytycznego punktu samozapłonu.

Pytanie, dlaczego podczas pracy ze stukiem, silnik spalinowy traci tak znacznie na mocy, ma następujące wyjaśnienie: otóż przy normalnym spalaniu, podczas gdy mieszanka pali się, tłok przekroczył górny martwy punkt, a więc korbowód i tłok znajdują się w drodze na dół. W ten sposób siła działająca na tłok jest w

W momencie zapłonu (1)



prawidłowe spalanie mieszanki — bez stuku

spalanie z dodatkowym źródłem zapłonu.

najlepszy sposób wykorzystana i ulega zmianie na ruch obrotowy wału. Natomiast przeciwnie, wybuchowe spalanie odznaczające się stukiem, wywołuje gwałtowne obciążenie tłoka w momencie gdy znajduje się on albo akurat w górnym martwym punkcie, albo w jego pobliżu. Stojący wtedy prostopadle korbowód dostaje, odbijające się głównie na jego łożysku, nagłe uderzenie z góry, które nie może być z tej przyczyny zmienione na ruch obrotowy. Reszta siły powstałej przy wybuchu mieszanki, nie jest w stanie pchnąć tłok w dół z mocą równą normalnemu spalaniu.

Ponad PLAN

Załogi sześciu przodujących zakładów przemysłowych — huty „Bobrek", Zakładów Przemysłu Azotowego „Kędzierzyn", Pabianickich Zakładów Przemysłu Bawełnianego, Zakładów Przemysłu Wełnianego im. Niedzielskiego w Bielsku, Fabryki Maszyn Żniwnych im. Nowotki w Płocku oraz Fabryki Zgrzebiarek w Zielonej Górze wystąpiły z inicjatywą uczczenia Święta 1 Maja, wzywając do czynu produkcyjnego wszystkich ludzi pracy w całym kraju. Dążąc na swych odcinkach pracy do pełnej realizacji uchwał II Zjazdu Partii, do przyspieszenia wzrostu stopy życiowej ludzi pracy miast i wsi, inicjatorzy Czynu 1-Majowego a za ich przykładem tysiące innych zakładów przemysłowych w całym kraju postanowiło przedterminowo wykonać zadania II kwartału, wzmóc pomoc produkcyjną dla wsi, dostarczyć ludziom pracy naszego kraju więcej i lepszych artykułów powszechnego użytku.

Nowymi sukcesami wita również Święto 1 Majowe motoryzacja polska — transport i przemysł motoryzacyjny. Ruch współzawodnictwa na cześć 1 Majowego Święta, zainicjowany przez przodujące zakłady przemysłowe kraju objął również setki tysięcy pracowników motoryzacji — kierowców i mechaników przedsiębiorstw i instytucji państwowych, kierowców mechaników Ośrodków Maszynowych, pracowników Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych, przemysłu motoryzacyjnego, produktów naftowych, ruchu kołowego i dystrybucji.

NA CZEŚĆ 1 MAJA

Z roku na rok, z miesiąca na miesiąc rośnie i potężnieje motoryzacja w naszym kraju. Z każdym dniem stajemy się, realizując wielki plan 6-cio letni, krajem coraz bardziej przemysłowym, krajem o silnej motoryzacji, będącej nieodzownym czynnikiem szybkiego wzrostu gospodarczego. Czyn 1-Majowy pracowników transportu i przemysłu motoryzacyjnego jeszcze bardziej przyspieszył osiągnięcie przez naszą gospodarkę wysokiego poziomu zmotoryzowania kraju, zmechanizowania prac rolnych, usprawnienia transportu, wzmógł produkcję naszych samochodów, ciągników i motocykli, a tym samym przyspieszył wzrost stopy życiowej setek tysięcy ludzi pracy w naszym kraju.

CZYN WFM-OWCÓW

Wskazania i wytyczne II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zrozumieli dobrze budowniczowie naszej motoryzacji — zarówno robotnicy, technicy i inżynierowie fabryk przemysłu motoryzacyjnego jak i konstruktorzy pojazdów mechanicznych.

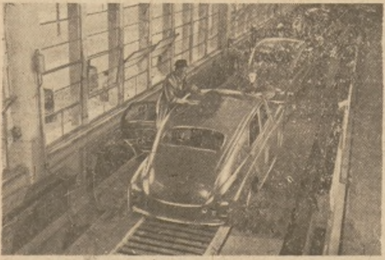
Na wezwanie — „Dać ludziom pracy więcej motocykli i samochodów. Podnieść ich jakość" — pierwsza odpowiedziała załoga Warszawskiej Fabryki Motocykli. Ogromna popularność, jaką cieszy się produkowana w kraju „setka" SHL-125 ccm niesłabnący popyt, nakłada na jej producentów szczególnie w świetle uchwał II Zjazdu Partii, specjalne obowiązki. Dowodem pełnego zrozumienia tych obowiązków przez załogę WFM były podjęte przez nią 1-Majowe zobowiązania — pierwsze tegoroczne zobowiązania w przemyśle motoryzacyjnym. Takiego rozmachu twórczej pracy nie notowaliśmy jeszcze w tej gałęzi przemysłu. Oto robotnicy inżynierowie i technicy warszawskiej fabryki zobowiązali się dla uczczenia 1-Maja — Święta klasy robotniczej — dać w I półroczu ponad plan 353 motocykle! Poważna to ilość jak na dotychczasowe tempo pracy tej fabryki. Świadczy ona również o dalszym usprawnieniu wszelkich operacji i procesów technicznych, o dalszym unowocześnieniu i lepszej organizacji pracy w fabryce. Jest dowodem, że nasz młody przemysł motoryzacyjny, korzystając z bezinteresownej pomocy radzieckich budowniczych pojazdów mechanicznych i wykorzystując dotychczasowe własne doświadczenia, nieustannie kroczy naprzód, aby coraz lepiej zaspokajać potrzeby ludzi pracy.



Już 50 motocykli SHL do dnia 30 kwietnia wyprodukowała załoga WFM na poczet swego czynu 1-Majowego. Na zdjęciu: montaż SHL-ki.

ZOBOWIĄZANIA „URSUSA"

Poważne zadania produkcyjne w świetle uchwał II Zjazdu Partii stoją obecnie przed budowniczymi traktorów rolniczych. — Przyspieszyć i jeszcze bardziej unowocześnić metody gospodarowania na polskiej wsi — oto palące zagadnienie, od którego bezpośrednio zależy dalszy intensywny rozwój naszej całej ekonomiki kraju. Wiedzą o tym dobrze pracownicy Zakładów Mechanicznych „Ursus". Dlatego z pełną świadomością ponad 85% załogi fabryki podjęło 1-Majowe zobowiązania. Przyniosą one prawie 1,5 miliona złotych oszczędności w dodatkowej produkcji, w usprawnieniach, zaoszczędzonych materiałach i surowcach. W swym czynie dla uczczenia święta 1-Maja załoga „Ursus" zobowiązała się również w pierwszych dniach kwietnia dać ponad plan 25 ciągników w II kwartale, oraz wyprodukować dodatkowo 15 ton części zamiennych do ciągników. Do dnia 1 maja na poczet zobowiązania 10 ciągników „Ursus" zostało już wyprodukowanych i przekazanych do prac wiosennych na wsi.



Coraz bardziej usprawnia się tok produkcji w FSO na Żeraniu, dzięki doświadczeniom przekazywanym nam przez radzieckich specjalistów. Na zdjęciu: nadwozia samochodu „Warszawa" na taśmie montażowej.

U BUDOWNICZYCH SAMOCHODÓW

Nie mniej cenne dla gospodarki naszego kraju były 1-Majowe zobowiązania budowniczych naszych samochodów „Warszawa", „Lublin" i „Star". Pracownicy naszego przemysłu motoryzacyjnego zarówno w Warszawie, jak w Lublinie i w Starachowicach poza przyspieszeniem i usprawnieniem tempa produkcji samochodów podejmowali masowo zobowiązania indywidualne, mające duże znaczenie dla toku produkcji przynoszące znaczne oszczędności materiałowe. I tak robotnicy wszystkich działów produkcyjnych w FSO na Żeraniu zobowiązali się dać w II kwartale dodatkową produkcję z zaoszczędzonych materiałów i dodatkowo wyprodukowanych części. Przyspieszając tempo pracy załoga Żerania da dla uczczenia święta 1-Maja przed terminem 24 samochody „Warszawa".

Podobnie robotnicy i technicy Fabryki Samochodów Ciężarowych im. B. Bieruta w Lublinie zobowiązali się dla uczczenia święta klasy robotniczej 1-Maja zakończyć przed terminem produkcję 26 samochodów „Lublin". Wiele działów lubelskiej Fabryki opanuje również samodzielnie produkcję wielu zespołów i części samochodu, które dotychczas dostarczane były wyłącznie ze Związku Radzieckiego.

W starachowickiej FSC trwa uporczywa walka o obniżenie kosztów własnych, o dalszy rozwój produkcji zgodnie ze zwiększonym zapotrzebowaniem na samochody Star-20 oraz o rozszerzenie asortymentu produkowanych pojazdów różnego typu. To też 1-Majowe zobowiązania załogi Starachowic przyniosły znaczne polepszenie toku produkcji, usprawniły pracę wielu działów fabryki, pozwoliły wykorzystać ukryte rezerwy i lepiej rozwinąć swą moc produkcyjną fabryki.

TYSIĄCE INDYWIDUALNYCH ZOBOWIĄZAŃ

Kierowcy i mechanicy Państwowej Komunikacji Samochodowej uzyskali znaczne oszczędności materiałów pędnych i smarów, podnieśli wydajność pracy i usprawnili obsługę linii osobowych i towarowych. Za ich przykładem poszli kierowcy innych przedsiębiorstw i instytucji, przekraczając w podjętych zobowiązaniach normy przebiegu pojazdów, podnosząc na wyższy poziom konserwację sprzętu, uzyskując znaczne oszczędności.

Również na cześć 1 Maja kierowcy i mechanicy Ośrodków Maszynowych na wsiach podnieśli znacznie swą wydajność pracy, podjęli cenne zobowiązania zakończenia przedterminowo wiosennych prac w polu. Inni pracownicy, jak Centrali Produktów Naftowych i Motozbytu wykonali kilka ponadplanowych robót, co przyniosło dalsze oszczędności naszej gospodarce.

POTĘŻNY ROZWÓJ

W ten sposób urasta i krzepnie motoryzacja w naszym kraju, a jej pracownicy na równi z górnikami, hutnikami, robotnikami ośrodków przemysłowych i rolnych zwycięsko walczą o podniesienie stopy życiowej szerokich mas ludowych naszej Ojczyzny.

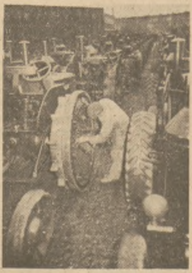
Robotnik nasz wie, że obecnie odrabiamy jeszcze lata zbrodniczej polityki rządów sanacyjnych w Polsce przedwrześniowej, kiedy to idąc za rozkazem międzynarodowego kapitału, nie dopuszczano do rozwinięcia potrzebnego w naszym kraju przemysłu motoryzacyjnego. Przed wojną w ciągu 10 lat przybyło nam zaledwie 11 tysięcy samochodów. Dziś, dzięki słusznej polityce naszej partii i rządu, i wysiłkowi klasy robotniczej, przybywa nam 37 tysięcy samochodów rocznie wyprodukowanych rękoma polskiego robotnika i inżyniera.

NA WSPÓLNEJ BUDOWIE

W potężnym budownictwie gospodarczym, jaki w ramach Planu 6-letniego odbywa się w naszym kraju, polska motoryzacja bierze pełny udział. Jednym z odcinków pracy transportu samochodowego, a w tym również ciągników, spychaczy, wywrotek i zmechanizowanych urządzeń samochodowych za- i wyładowczych jest właśnie budownictwo mieszkaniowe i przemysłowe. Dzięki uświadomieniu naszych kierowców i mechaników jednostek transportowych samochody obsługujące budowy, są zawsze sprawne technicznie. Ścisłe przestrzeganie grafiku robót cechuje na potężnych budowlach Planu 6-letniego, jak i mniejszych budowach, nie tylko zbrojarzy, murarzy, cieśli, techników czy inżynierów, ale również pracowników transportu samochodowego.

WIEŚ „IDZIE SZYBCIEJ Z NAMI

Na odcinku wiejskim postępowe formy produkcji rolniczej mobilizują pracowników Ośrodków Maszynowych do wykonania specjalnych zadań. Kiedyś obszarnik uważał, że nie potrzebna mu maszyna czy ciągnik, bo miał tanią siłę roboczą — małorolnego chłopa lub wyrobnika. Dziś ten sam chłop buduje na wszystkich odcinkach naszego życia lepszą przyszłość ludowej Ojczyzny, a ciężką pracę na roli wykonuje silnik i nowoczesne maszyny rolnicze. W rękach młodego traktorzysty kierownica jest jego orężem w walce o nową, postępową wieś spółdzielczą. Na tym odcinku walka klasowa z kułakiem nie została jeszcze zakończona. Dlatego szczególna czujność, dyscyplina pracy i bezwzględne wykonanie wszelkich planów robót rolnych jest konieczne dla zabezpieczenia dalszego rozwoju wiejskiej spółdzielczości. Z zadań tych wywiązuje się wzorowo przede wszystkim młodzież ZMP-owska, która w roku bieżącym przedterminowo wykonała zlecone prace.



Wyprodukowane w czynie 1-Majowym ciągniki „Ursus" opuszczą za chwilę teren fabryki.

NASZA WALKA O POKÓJ

Wśród wielotysięcznej rzeszy pracowników naszej motoryzacji na czołowe miejsca wysuwają się podobnie jak to ma miejsce w szeregach naszego wojska, we wszystkich dziedzinach gospodarki racjonalizatorzy, kierowcy — stutysięcznicy, przodownicy pracy. Nie brak ich w Państwowej Komunikacji Samochodowej. Wielu z nich przejechało również na samochodach polskiej produkcji ponad 100 tys. km bez naprawy głównej. Wielu posiada znaczne oszczędności materiałów pędnych. Kierowcy Śląskich Linii Komunikacyjnych osiągnęli nawet ponad pół miliona km bez naprawy głównej. Racjonalizatorzy — kierowcy i mechanicy uzyskują systematycznie poważne oszczędności, dzięki zastosowaniu własnych pomysłów. W codziennym trudzie, codziennej walce o plan, wykuwa się najcenniejszy materiał socjalistycznej gospodarki — kadry. Walka ta niesie obniżkę kosztów własnych, likwidację marnotrawstwa, podniesienie wydajności pracy i opanowanie nowej techniki. Walka ta jest godnym realizowaniem historycznych uchwał II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.



Na taśmie montażowej Fabryki Samochodów Ciężarowych im. B. Bieruta w Lublinie zakończono przed terminem podjęte na cześć 1-Maja zobowiązania. Na zdjęciu: brygada ZMP-owska im. Hanki Sawickiej wykańcza dodatkową partię 5 samochodów „Lublin".

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa, Zam. 704. CW-15170